DER DEUTSCHE 10/1977

Straßenverkehr

Kombivergleich **Moskwitsch – Lada**

transpress / Verlagspostamt 1004 Berlin / Index 31433 / Preis 1.- M / Oktober 1977

Aus dem Inhalt

330 Vergleichstest: Lada-Kombi und Moskwitsch-Kombi

335 Straßenverkehr in Moskau

336 Mit dem Pkw in die UdSSR

338 Erläuterungen zur neuen StVO: Verhalten an Kreuzungen

342 Neues auf der Leipziger Messe

344 Die Organisation des Abschleppdienstes

347 Informationen zur Autobahn Berlin–Rostock

350 VSA

352 Polski-Fiat 125p: Vergaserprobleme

358 Meinungen zur MZ TS 250/1

Herausgeber: Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, DDR 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Tel: 2 04 10
Verlagsleiter: Dipl.-Ing.-Ök. d. l. l. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze
Lizenz-Nummer 1150 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR, Artikel-Nr. (EDV) 5930
Redaktion: Verantwortlicher Redakteur: Ing. Eberhard Preusch
Redakteure: Dipl.-Journ. Wolfram Riedel, Dr. Klaus Zwingenberger, Herbert Schadewald.
Gestaltung: Evelin Funk
Sitz der Redaktion: DDR 108 Berlin, Charlottenstr. 60, Tel.: 2 07 11 69.
Die Redaktion wurde 1973 mit der Verdienstmedaille der Organe des Ministeriums des Innern in Gold ausgezeichnet.
Alleinige Anzeigenannahme: Inland: DEWAG-Werbung, DDR 102 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 49, Tel. 2 26 27 76, sowie alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste: Nr. 8, Ausland: Interwerbung, DDR 104 Berlin, Tucholskystr. 40.
Druck: Berliner Druckerei, DDR 102 Berlin, Dresdener Str. 43.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe gestattet. Für unverlangt eingesandte Beiträge keine Gewähr.

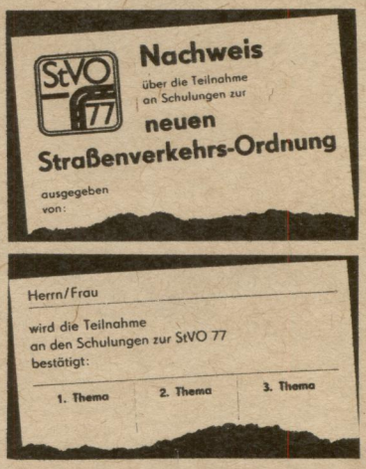
Bezugsbedingungen: „Der Deutsche Straßenverkehr" erscheint einmal monatlich. Bestellungen nehmen entgegen: In der DDR alle Postämter.
Im Ausland: Der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und Westberlin der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, 1 Berlin 52, Eichborndamm Nr. 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co. KG, 1 Berlin 30, Kurfürstenstraße 111.
Die Redaktion wertet jede Zuschrift aus, ist aber auf Grund der Vielzahl nicht in der Lage, jede Zuschrift direkt zu beantworten.

Unser Titelbild

zeigt die beiden sowjetischen Kombifahrzeuge Lada 1200 (WAS 2102) und Moskwitsch 2137. Während der Lada-Kombi schon zu den alten Bekannten auf unseren Straßen zählt, ist der Moskwitsch-Kombi ein noch relativ junges Fahrzeug. Es wurde auf der Basis des neuen Moskwitsch 1500 entwickelt. Es lag daher nahe, beide Fahrzeuge einmal miteinander zu vergleichen, darzulegen, über welche Vor- und Nachteile der eine und andere verfügt.
Wir veröffentlichen den Vergleichstest in diesem Heft, das mehr noch als andere Hefte im Zeichen des 60. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution steht, weil sowohl die Lada-Baureihe als auch die zahlreichen Verbesserungen an den Moskwitschfahrzeugen Zeugnis von der Entwicklung der sowjetischen Automobilindustrie ablegen. Die beiden Fahrzeuge wurden von Wolfram Riedel fotografiert, der auch den Testbericht schrieb, den Sie auf den Seiten 330 bis 334 lesen können.

Verkehrsteilnehmerschulungen zur neuen StVO

Seit dem 15. September werden in den Verkehrsteilnehmerschulungen Kraftfahrer und Fußgänger mit der neuen StVO vertraut gemacht. Diese Schulungen sollen dazu beitragen, das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Sicherheit auf unseren Straßen weiter zu erhöhen. Darum werden alle Bestimmungen der künftigen StVO erläutert und nicht nur die Neuerungen gegenüber der jetzigen.
Die Schulungen sind in drei Themenkomplexe untergliedert. Das 1. Thema, das vom 15. September bis 15. Oktober auf dem Programm stand, befaßte sich mit der Bedeutung und dem Anliegen der neuen StVO, den Allgemeinen Bestimmungen (Paragraphen 1 bis 6) und den Voraussetzungen für das Führen von Fahrzeugen (Paragraphen 7 bis 9). Vom 15. Oktober bis 15. November werden im 2. Thema die Paragraphen 10 bis 33 behandelt, die das Verhalten der Fahrzeugführer regeln. Schließlich wird über das 3. Thema in der Zeit vom 15. November bis 15. Dezember gesprochen. Hierbei wird es um das Verhalten der Fußgänger (Paragraphen 34 bis 36), um Bestimmungen zum Schutze des Straßenverkehrs (Paragraphen 37 bis 42), um Sonder- und Schlußbestimmungen (Paragraphen 43 bis 52) sowie um Hinweise auf Verhaltensregeln, die vor allem ab 1. Januar 1978 zu beachten sind, gehen.
Jeder Teilnehmer erhält die abgebildete Nachweiskarte über die Teilnahme an Schulungen zur neuen StVO ausgehändigt. Der Schulungsbesuch wird jeweils auf dem dafür vorgesehenen Feld bestätigt. Wer alle drei Themen in den Schulungen absolviert hat, erhält ein mehrfarbiges Abziehbild des „StVO 77"-Signets.
Sollten in den Schulungen auftretende Fragen nicht oder nur unvollständig beantwortet werden können, werden diese gesammelt und mit der örtlichen Verkehrspolizei geklärt.



Bremsprobe

Es liegt mir fern, mit nebenstehendem Foto lediglich an eine Zeit zu erinnern, die sich Sommer nannte und in der viele Leute Urlaub machten. Selbstverständlich gilt weiter: Wer den Schaden hat . . . Da ich aber selbst Betroffener war – das Foto entstand an meinem letzten Urlaubswochenende – kann ich mir einige Bemerkungen erlauben.

Nach einer Lebensweisheit soll man immer aus den jeweiligen Umständen das beste machen. Für uns Kraftfahrer könnte das heißen, diesen Sommer als Generalprobe für den Herbst anzusehen. Das scheint mir umso notwendiger, als es Anzeichen dafür gibt, daß viele Kraftfahrer gegenüber solchem Wasser nicht nur eine verständliche Abneigung hegen, sondern es in seiner Wirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr immer noch unterschätzen. Die Sache mit dem aqua planing hat sich langsam herumgesprochen, mit ihrer Beachtung allein ist es aber nicht getan.

Als ich diese Riesenpfütze mit meinem Wartburg durchquert hatte, trat ich vorsichtshalber einmal aufs Bremspedal, um zu prüfen, ob in dieser Beziehung noch alles in Ordnung war – es war nicht, nicht beim zweiten und auch nicht nicht beim dritten Mal.

Erst beim fünften oder sechsten Mal treten konnte ich wieder eine Bremswirkung spüren. Ich fuhr in eine Seitenstraße, parkte das Auto, lief zur Pfütze zurück und beobachtete das Verhalten der anderen Kraftfahrer.

Wenn dieser Sommer eine Generalprobe auf den Herbst war, dann sind an diesem Sonntagabend in Grünheide bei Berlin alle Kraftfahrer durchgefallen, denn bei keinem leuchteten nach dem Durchfahren dieses Wassers die Bremsleuchten auf. Keiner der vielen Nach-Hause-Fahrer überzeugte sich also davon, ob seine Bremsen tatsächlich noch bremsten. Vielleicht war ich der einzige, bei dessen Fahrzeug die Bremsanlage „ersoffen" war. Aber woher wußten all die anderen, daß ihr Fahrzeug nach dem „Bad" noch eine funktionsfähige Bremsanlage hatte? Wenn die Probe hier nicht geklappt hat, so sollten Sie es zur herbstlichen Premiere besser machen. Das hofft Ihr

Klaus Zwingenberger

Gemischte Bereifung?

Veranlaßt durch wiederholte Veröffentlichungen und Auskünfte, denen zufolge die kombinierte Verwendung von Radial- und Diagonalreifen an einem Fahrzeug unzulässig sei, teilt die Hauptabteilung Verkehrspolizei im Ministerium des Innern folgendes mit:

Nach den Bestimmungen der StVZO, insbesondere des § 41, ist **nicht** vorgeschrieben, daß bei Verwendung von Spezialreifen (M+S-Reifen, Radialreifen usw.) alle Räder eines Fahrzeugs mit derartigen Reifen ausgerüstet werden müssen.
Die vom Reifenhandel herausgegebenen diesbezüglichen Richtlinien sind keine verkehrsrechtlichen Festlegungen. Beim Einsatz der genannten Reifen sollten jedoch im Interesse hoher Fahrstabilität zumindest die Räder einer Achse mit gleichen Reifen ausgerüstet werden. Auf jeden Fall muß vom Fahrzeugführer gefordert werden, daß er sich auf das veränderte Fahrverhalten seines Fahrzeugs einstellt und seine Fahrweise dementsprechend einrichtet.
Im § 47 StVZO werden – ungeachtet der Art der verwendeten Reifen – die mittlere Bremsverzögerung und das Bremsverhalten festgelegt. Die Bremsverzögerung, das Bremsverhalten und damit auch der Bremsweg sind nicht in erster Linie von der Art des Reifens, sondern von dessen Profilhöhe, vom Zustand der Fahrbahn sowie vom Zustand der Bremsanlage abhängig.

Beleuchtungstagung

Vom 16. bis 18. 11. 1977 findet in Rostock-Warnemünde die nächste Fachtagung „Stadt- und Außenbeleuchtung" statt. Sie wird veranstaltet vom Bezirksvorstand der KdT Rostock gemeinsam mit der wissenschaftlichen Sektion Lichttechnik der KdT, FG Außenbeleuchtung und der Betriebssektion der KdT des VEB Stadtbeleuchtung Rostock.

Gegenüber den bisherigen Stadtbeleuchtungstagungen wurde die Thematik um den Komplex der Außenbeleuchtung erweitert, so daß die diesjährige Tagung einen Überblick über Stand und Tendenzen auf dem Sektor der Stadt- und Außenbeleuchtung der DDR bietet.

Anläßlich der Tagung ist eine Ausstellung zu Bauelementen und Beleuchtungslösungen in Fußgängerzonen vorgesehen.

Einladungen für die Tagung sind erhältlich beim KdT Bezirksvorstand Rostock, SB Wissenschaft und Technik, 25 Rostock 1, Waldemarstraße 20a (Telefon 3 61 61, Apparat 20).

Keine Importlacke

Zu der Information des VEB Imperhandel „Reparaturlacke für Importfahrzeuge" (Heft 3/77) teilte derselbe Betrieb jetzt mit, daß auf Grund zahlreicher Anfragen aus der Bevölkerung eine Zusammenkunft mit Vertretern der VVB Lacke und Farben, des Staatlichen Chemiekontors und des VEB Imperhandel stattfand. Im Ergebnis dieser Verhandlungen mußte festgestellt werden, daß ein Import von Ersatzlacken aus objektiven Gründen nicht möglich ist. Von diesen Stellen wird empfohlen, auf die im Inland vorhandenen Farbtöne zurückzugreifen, oder den benötigten Ton durch Mischung herstellen zu lassen.

Darüber hinaus macht der VEB Imperhandel darauf aufmerksam, daß selbst bei Bereitstellung eines Lackes mit derselben Farbnummer aus dem Import eine Übereinstimmung am Fahrzeug nicht garantiert werden könnte, da sich die Lacke durch Lichteinwirkung und Alterung verändern.

Intensivierungskonferenz

Am 21. Juli 1977 fand die erste Intensivierungskonferenz des Erzeugnisgruppenverbandes der Kfz-Instandhaltung in Rüdersdorf bei Berlin statt. Es wurden Maßnahmen beraten, wie durch Intensivierung und bessere Zusammenarbeit der Kfz-Instandhaltungsbetriebe aller Eigentumsformen zukünftig höhere Leistungen erreicht werden können. Vorrangig wurden dabei die Probleme des Bevölkerungsbedarfs behandelt, für den ja bekanntlich bis 1980 eine Steigerung der Leistungen auf 200 Prozent vorgegeben ist.
Als Mittel und Maßnahmen zur Leistungssteigerung in den Instandsetzungsbetrieben wurden genannt:

- verbesserte Planung, Leitung und Kooperation,
- umfassende Anwendung von Wissenschaft und Technik und der WAO,
- Erhöhung der produktiven Arbeitsstunden je Produktionsgrundarbeiter,
- effektive Auslastung der vorhandenen Anlagen und Ausrüstungen,
- Einbeziehung der genossenschaftlichen und privaten Betriebe in die überbetriebliche Rationalisierung.

Modifikationen

Auf der Ausstellung „Awtoprom 77", die im Rahmen der Ständigen Ausstellung der Errungenschaften der Volkswirtschaft der UdSSR (WDNCH) in Moskau gezeigt wurde, waren in diesem Jahr modifizierte Pkw-Typen zu sehen. Wir hatten schon einmal (Heft 2/77) auf den neuen Saporoshez hingewiesen, den wir demnächst auch im Bild zeigen können. Über einen genauen Zeitpunkt der Produktionsaufnahme und des Exports liegen noch keine Angaben vor.
Der Geländewagen läuft unter der Bezeichnung LUAS 969 M und kommt aus dem Automobilwerk Lugansk. Die technische Grundlage für dieses Fahrzeug bildet der Saporoshez mit einer 45-PS-Maschine. Das Fahrzeug ist für schlechte Wegstrecken und schwierige klimatische Bedingungen ausgelegt. Es kann fünf Personen befördern. Mit einer Eigenmasse von 1360 kg erzielt er eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Der Gelände-Saporoshez ist 3370 mm lang, 1640 mm breit und 1760 mm hoch.
Aus Gorki kommt der neue Tschaika, der offiziell GAS 14 heißt. Der 8-Zylinder-V-Motor leistet bei einem Hubraum von 5,53 l 220 PS. Mit Drehmomentwandler und dreistufigem Getriebe erreicht der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Der Motor hat jetzt ein in sich geschlossenes Kühlsystem und Transistorzündung. Die reichhaltige elektrische Ausrüstung (z. B. Klimaanlage, Stereo-Radio und Stereo-Magnetbandgerät, beheizte Seitenscheiben und Heckscheibe) wird von einer 800 W leistenden Drehstromlichtmaschine gespeist. Die Vorderräder haben Scheiben-, die Hinterräder Trommelbremsen. Das Bremssystem ist als Zweikreisanlage ausgeführt. Der viertürige Wagen verfügt über drei Sitzreihen und bietet insgesamt sieben Sitzplätze.

„Polierte" Straßen

In den Ländern, in denen die Spikes schon vor längerer Zeit verboten worden sind, hat man mit einem unerwünschten Nebeneffekt zu kämpfen. Das Befahren der Straßen mit normalen Reifen führt zu einem Glattwerden des Oberflächenbelags. In der Vergangenheit wurden die Straßen im Winter durch die Spikesreifen wieder aufgerauht, manche Straßen allerdings in einem Maße, das schließlich zum Verbot dieser Reifen führte. Auf vielen anderen Straßen war aber dieses Aufrauhen durchaus erwünscht. Nun suchen Straßenbaufachleute nach einem Oberflächenmaterial, das nicht so schnell glatt wird.

Bulgarisches Elektroauto

Im Forschungsinstitut für elektrische Fahrzeuge in Sofia wurde ein neues, vielseitig einsetzbares Elektroauto entwickelt. Es kann mit einer Batteriefüllung 100 km fahren, wobei die Geschwindigkeit 40 bis 50 km/h beträgt. Dabei lassen sich Lasten von 2500 kg transportieren. Die Batterien können innerhalb von fünf Minuten gewechselt werden.

Das Fahrzeug soll vor allem im Handel und Dienstleistungsbereich eingesetzt werden.

Beschlagfreie Brille

Schutzbrillen für Motorradfahrer, Skiläufer und andere Personengruppen haben im allgemeinen die unangenehme Eigenschaft, unter bestimmten Witterungsbedingungen zu beschlagen. In den USA wurden jetzt Schutzbrillen mit einer Heizeinrichtung auf den Markt gebracht, die die Brille unter allen Bedingungen beschlagfrei halten soll. Die Heizeinrichtung wird von einer 9-V-Batterie gespeist, die seitlich am Brillenrahmen befestigt ist.

Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen können in sowjetischen Städten (die Aufnahmen entstanden in Leningrad) sowohl über der Fahrbahn hängend als auch an Masten neben der Fahrbahn (wie bei uns üblich) angebracht sein. Die über der Fahrbahn hängenden Verkehrszeichen und Lichtsignale (in einer Höhe bis zu vier Metern) sind bereits aus großer Entfernung zu erkennen und gestatten es, die Fahrweise (z. B. das Einordnen) darauf einzustellen. Für den Ausländer erfordern sie jedoch erhöhte Aufmerksamkeit, um sie nicht zu übersehen.
Auch Fußgängerampeln können hoch über der Fahrbahn angebracht sein (siehe Signale über dem O-Bus im linken Foto).
In der Sowjetunion ist übrigens das Abbiegen bei Rot nur gestattet, wenn das durch einen zusätzlichen grünen Pfeil angezeigt wird (siehe rechtes Foto) – eine Regelung, wie sie unsere neue StVO ebenfalls vorsieht.

50 Jahre Transporterbau:

Barkas B 1000 sicherer und komfortabler

Fotos: E. Meyer (2), G. Kümmritz (2), K. Pohlmann (1), PGH Fotostudio Leipzig (1); Karikatur: H. Büttner.

Heute wird der im In- und Ausland bekannte und bewährte Transporter Barkas B 1000 von all seinen Nutzern geschätzt. In diesem Jahr feiert der VEB Barkas-Werke ein besonderes Jubiläum. Vor 50 Jahren nämlich entstand der Urahn dieses Transporters, das Dreirad TV 300 in den damaligen „Metallwerken Frankenberg GmbH". Es war ein Halbtonner mit einer Leistung von 7 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.

Unter dem Namen „Framo" setzten unsere Fahrzeugbauer gute Traditionen fort und entwickelten den Kleintransporter im Sinne des technischen Fortschrittes ständig weiter. Seit 1957 nennen sie ihr Erzeugnis „BARKAS", das – der phönizischen Sprache entnommen – soviel wie „Blitz" oder „der Schnelle" heißt.

Im Jubiläumsjahr wird der B 1000 mit einigen Neuerungen ausgestattet, die noch mehr Sicherheit und Fahrkomfort garantieren. Ab Anfang 1978 gehören sie zur Serienausstattung. Fahrer- und Beifahrersitz werden bei allen B 1000-Ausführungen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet. Zur bequemeren Handhabung des Handbremsenhebels ist er im engsten Griffbereich unmittelbar rechts neben dem Fahrersitz angeordnet worden. Für die Fahrgäste der ersten Sitzreihe stehen beim Kleinbus Beckengurte zur Verfügung.

Die obere Kante der Trennwand zwischen Fahrerkabine und Fahrgastraum ist mit einer Gummiwulst gesichert.

Die neue Kugelumlauflenkung gewährt bei spielend leichtem Reagieren hohe Sicherheit, exakte Zielgenauigkeit und geringen Verschleiß.

Der Fahrkomfort in allen B 1000-Personentransportern wird durch die neue Dachbelüftung wesentlich verbessert. Der Luftstrom wird aus der saubersten Zone, nämlich der Dachzone, entnommen und wirkt in gesamter Fahrzeugbreite. Die Außenhaut des Leichtbaukoffer-Aufbaues wird künftig mit Plastisol beschichtet. Damit erhöht sich die Lebensdauer.

R. Vollert

Autokino

Nach einer Meldung der Zeitung „Bauernecho" wurde im Juli in der Gemeinde Zempow im Kreis Wittstock das erste Autokino des Bezirkes Potsdam in Betrieb genommen (das unseres Wissens das erste in der Republik ist).

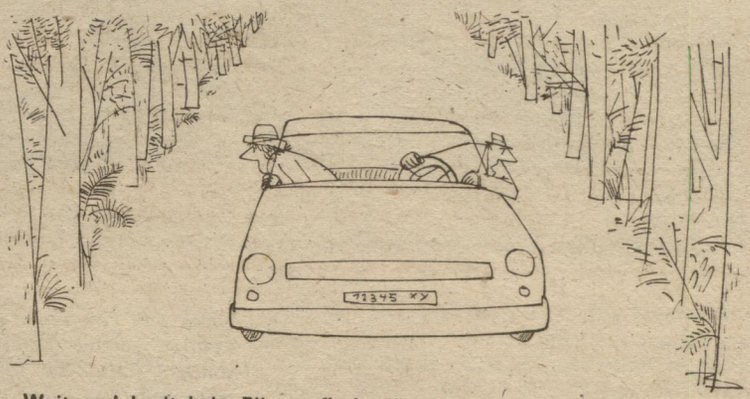
Es entstand auf einem 90 m langen und 65 m breiten Platz. Vor einer 80 m² großen Leinwand können 100 Pkw parken. Darüber hinaus gibt es noch Sitzplätze für 150 nichtmotorisierte Besucher.

Langsamer durch Tunnel

Verkehrspsychologen haben herausgefunden, daß Kraftfahrer in langen Tunneln langsamer fahren, ohne es selbst zu merken.

Sie führen diesen Umstand darauf zurück, daß sich in einem Tunnel das Gesichtsfeld der Kraftfahrer stark einengt und die Geschwindigkeit damit intensiver wahrgenommen wird. Diese Erkenntnis deckt sich mit der Beobachtung, daß einem eine bestimmte Geschwindigkeit während einer Nachtfahrt schneller vorkommt als am Tage. Andererseits ist das offensichtlich sehr weite Gesichtsfeld auf Autobahnen über flaches Land ohne Randgestaltung eine Ursache dafür, daß man dort schnell das Gefühl für hohe Geschwindigkeiten verliert, was beim Verlassen der Autobahn an einer Anschlußstelle schnell zum Verhängnis werden kann.

Obwohl zur Überquerung von Flüssen mit Fahrzeugen seit Jahrhunderten Brücken gebaut werden, sind die noch älteren Fähren nicht ausgestorben. Sie haben ihre Bedeutung für den Nahverkehr in einigen Gebieten erhalten. Schaut man sich beispielsweise den Elbeverlauf von Magdeburg aus flußabwärts an, so sind es nicht viele Brücken, über die unser größter Fluß überquert werden kann. Deshalb wurde die Einrichtung der Autofähre bei Arneburg im Kreis Stendal von den dortigen Kraftfahrern als eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse begrüßt.



„Weit und breit kein Pilz zu finden!"

Sachen gibt es

Rat in einer Werbeschrift zum Besuch Großbritanniens: „Wenn Sie eine britische Straße überqueren wollen, dann nehmen Sie am besten einen Hund mit. Kein Engländer wird einen Hund überfahren."

◆

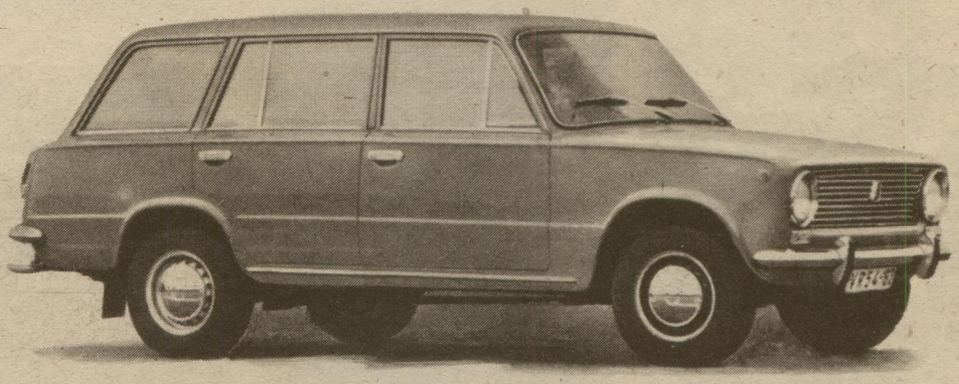
In einigen kapitalistischen Ländern werden Motorrad-Schutzhelme mit Gegensprechanlage für Fahrer und Sozius angeboten. Gefragt, was er an einer solchen Anlage besonders schätze, antwortete ein Kradfahrer: „Für mich ist es das Schönste, meine Frau hinter mir auf der Sitzbank zu wissen, sie zu spüren und trotzdem nicht immer mit ihr reden zu müssen. Im Wagen redet sie ununterbrochen, hier kann ich die Anlage abschalten."

◆

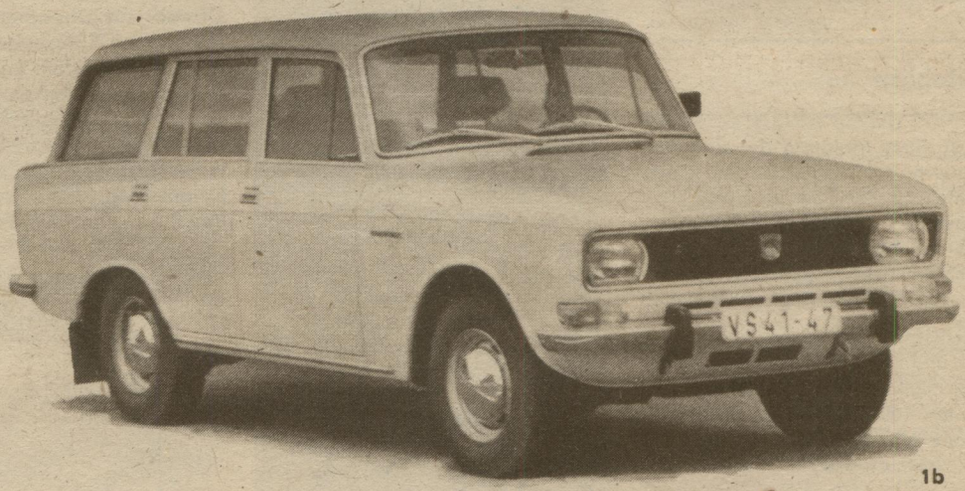
Die für Sicherheit im Straßenverkehr zuständige Kommission des US-Staates Oregon hat für Fahrer, die mehrfach wegen Trunkenheit am Steuer verurteilt wurden, vorgeschlagen, deren Pkw mit roten Nummernschildern auszustatten. Das Gericht solle darüber entscheiden, wie lange der Fahrer mit dem roten Kennzeichen fahren muß. Gleichzeitig soll diesen Fahrern verboten werden, sich an das Lenkrad anderer Fahrzeuge zu setzen.

Kombi-Vergleich:

Lada WAS 2102 - Moskwitsch 2137



1a



1b

Seit dem Auftauchen des neuen Moskwitsch-Kombi auf unseren Straßen hatten wir einen solchen Vergleich geplant. Angenehm für uns, daß wir mit Unterstützung der Ifa-Hauptdirektion in die Lage kamen, die Gegenüberstellung dieser beiden sowjetischen Kombiwagen nun in vorliegender Ausgabe zu veröffentlichen, die am Vorabend des 60. Jahrestages der Oktoberrevolution erscheint. Auch zusammen mit den sowjetischen Automobilbauern feiern wir ja dieses bedeutsame Jubiläum. Hunderttausende Pkw-Besitzer in unserem Lande fahren einen Wagen, der von einem Fließband in Moskau, Saporoshe, Gorki oder Togliatti rollte. Neue Lada-, Moskwitsch- und Saporoshez-Besitzer werden in den nächsten Jahren dazukommen, und sicher sind viele Kombikäufer dabei . . .

Unter den Pkw-Typen des Angebots beim Ifa-Vertrieb spielen Kombis seit jeher eine besondere Rolle. Sie fanden von Jahr zu Jahr mehr Anhänger. Der Kreis ihrer Interessenten wurde größer, weil sich beispielsweise für Fahrten in den (Camping-)Urlaub und zum Wochenendgrundstück ein Kombi als vorteilhafter erwies, andererseits aber auch nach und nach Komfort-Unterschiede zwischen Limousinen und Kombis weitgehend abgebaut wurden. Wir sind überzeugt davon, daß sich dieser Trend zum fünftürigen Wagen sogar noch verstärkte, wenn den Kombi-Karosserien die traditionelle Lieferwagen-Kontur genommen würde. Der internationale Automobilbau kennt Beispiele genug, daß sich die Konzeption einer Kombi-Limousine gegenüber „stilechten" Stufenheck-Limousinen überzeugend durchzusetzen vermochte.

Für die Entscheidung, ob Trabant-„universal", Wartburg-„Tourist", Zastava, Lada- oder Moskwitsch-Kombi geben eine ganze Reihe individueller Überlegungen den Ausschlag.

Einfluß haben zweifellos zuerst Anschaffungspreis, Wartezeit und Unterhaltungskosten. Die Wahl – unter Berücksichtigung solcher Aspekte – muß letztlich jeder Kombi-Interessent allein treffen. Wer aber z. B. mit dem finanziellen „Weitsprung" vom Trabant-„universal" in die Pkw-Mittelklasse gleichzeitig auf einen Viertakt-Pkw umsteigen will, der steht möglicherweise vor jener konkreten Frage, mit der sich unser Kombi-Vergleich näher befaßt: Lada WAS 2101 oder Moskwitsch 2137 – wer bietet was?

Maße und Massen

Wie aus der Tabelle mit den wichtigsten Maßen ersichtlich und auch optisch mit einem Blick zu erfassen, ist der Moskwitsch-Kombi das größere Auto von beiden – nämlich 160 mm länger und 125 mm höher, allerdings 61 mm schmaler als der Lada-Kombi. Das Schmalersein wirkt sich auch auf die Spurweite aus, bei der der Lada ein Plus von 79 (vorn) bzw. 35 mm (hinten) verbucht. Der Lada hat auch einen um 24 mm größeren Radstand.

Zugelassen sind beide Wagen für fünf Personen. Bei einer Eigenmasse von 1010 kg darf der Lada 430 kg aufnehmen. Beim Moskwitsch sind's 1115 kg Eigenmasse und 400 kg Nutzmasse. Und weil wir gerade bei den Massen sind: Wer einen Anhänger ziehen

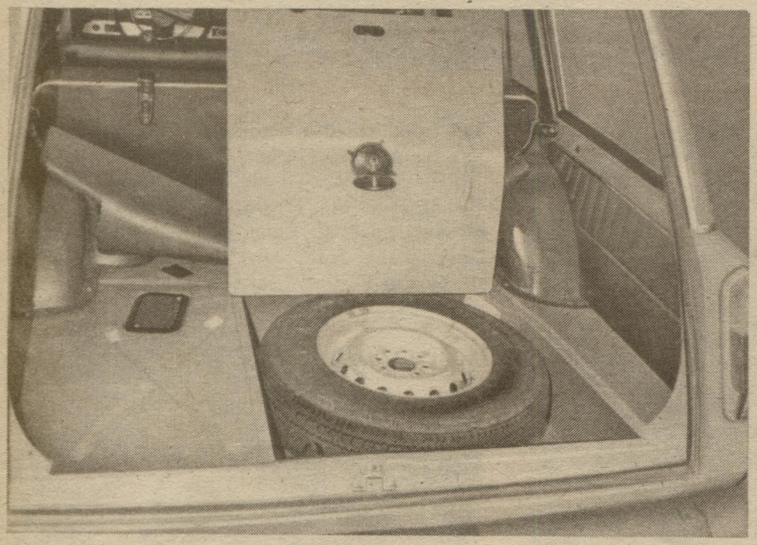
2a

1a Wie der Lada WAS 2101/011 hat auch der Lada-Kombi etwas Unauffälliges an sich. Die Frontpartie wirkt sachlich-nüchtern.

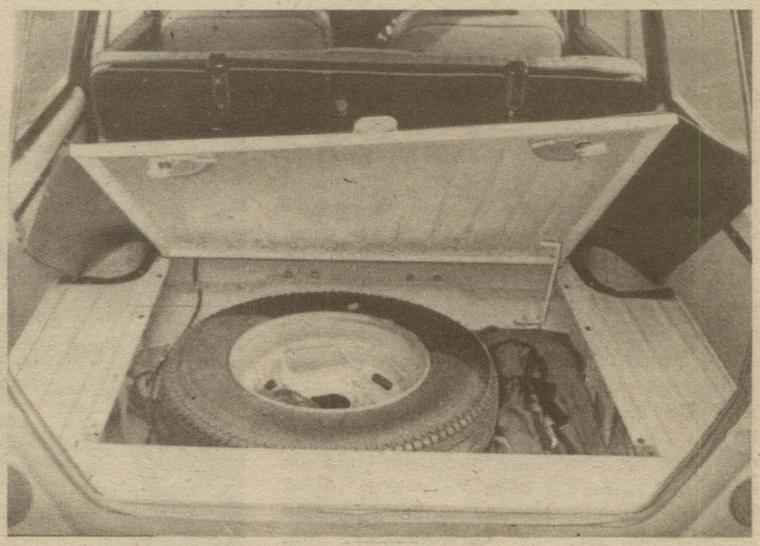
1b Zweifellos hat die Moskwitsch-Frontpartie mit dem schwarzen Grill und relativ flachen Scheinwerfern den moderneren Zuschnitt von beiden Kombis.

2a Der Gepäckraum des Lada ist so ausgekleidet, daß er auch etwas fürs Auge bietet. Die Heckklappe wird durch Federzug an den Scharnierbügeln offengehalten. Das Betanken des 45-l-Behälters ist ein Geduldsspiel, weil der Kraftstoff wegen schlechter Tankentlüftung nur zögernd abläuft.

2b



3a



3b

will, darf dem Lada-Kombi 500 kg (ungebremst) bzw. 600 kg (gebremst) zumuten. Die zulässigen Anhängemassen für den Moskwitsch-Kombi sind beträchtlich höher: 560 kg (ungebremst) bzw. 750 kg (gebremst).

Platzverhältnisse und Sitzkomfort

Die Platzverhältnisse im Innenraum entsprechen im Wesentlichen bei beiden Kombis denen der jeweiligen Limousine (siehe Testberichte in Heft 12/72 (WAS 2101), 3/74 (WAS 2102), 8/76 (WAS 2101) und 12/76 (Moskwitsch 2140).

Charakteristisch für das Sitzen im Lada bleibt auch beim Kombi der Eindruck, relativ hoch Platz genommen zu haben, während Sitzkonstruktion, Lenkradstellung und Armaturenbrettgestaltung beim Moskwitsch den Eindruck verstärken, relativ tief zu sitzen. Maßgeblichen Anteil daran haben die Vordersitze mit ihren angenehm hohen Lehnen, die lobenswerterweise auch beim Kombi serienmäßig mit einsteckbaren Kopfstützen ausgestattet werden. Die Moskwitsch-Sitze gestatten nach unseren Erfahrungen ein ermüdungsfreieres Fahren als die vergleichsweise einfachen, ohne spezielle Seitenwülste versehenen Sitze des WAS 2102. Die Moskwitsch-Vordersitzlehnen geben durch ihre Wölbung und vorbildliche Höhe (80 mm höher als beim Lada) dem Rücken sehr guten Halt. Der Lada-Sitz kann trotz seiner größeren Breite diesen Sitz-Komfort nicht bieten. Auch das Kunstlederbezugsmaterial hat beim Moskwitsch die atmungsaktivere Struktur.

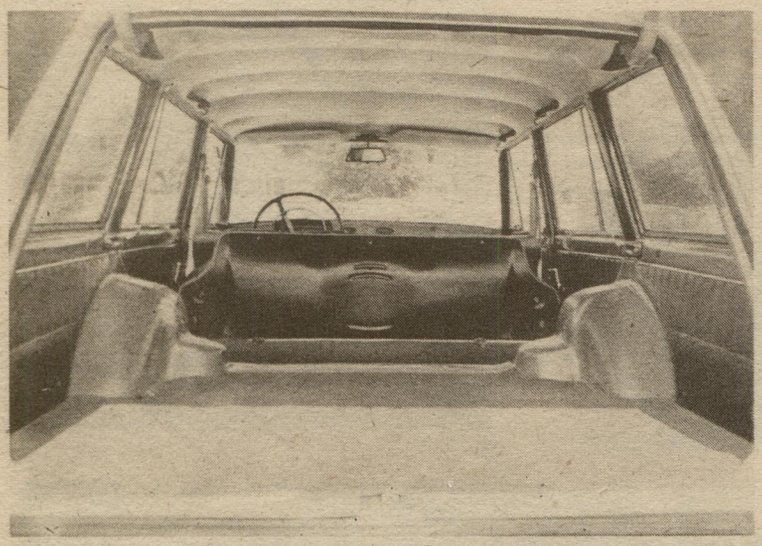
Die Ellenbogenfreiheit der Vordersitze wird u. a. von der Nähe der Türen bestimmt. Beim Lada stehen von Tür zu Tür 1350 mm und damit 120 mm mehr als beim Moskwitsch zur Verfügung. Dafür sind die Moskwitschtüren durchgehend verkleidet bzw. abgepolstert, während der WAS 2102 eine nackte Blechkante am Oberrand der Tür hat.

Bei beiden Kombis ist der Abstand vom Armaturenbrett zur Rückenlehne (bei ganz nach hinten geschobenem Sitz) gleich. Unterschiede ergeben sich aber hinsichtlich der Distanz des Fahrers zu den Pedalen. Beim „2137" sind's 35 mm (Gaspedal) bzw. 10 mm (Bremse/Kupplung) mehr als beim 2102. Das erlaubt eine etwas gestrecktere, ermüdungsfreiere Beinhaltung beim Fahren.
Das kleine Lenkrad des Moskwitsch (380 mm ∅) und der 25 mm dicke Lenkradkranz sind

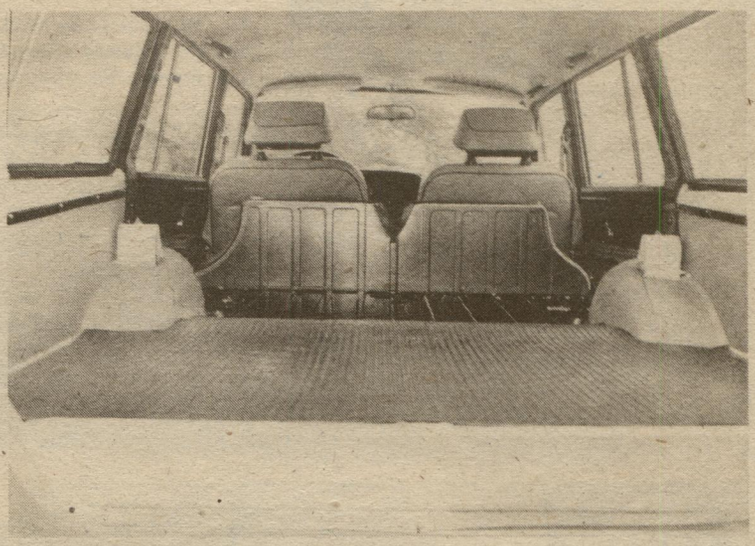
2b Der Vergleich mit dem Lada zeigt, daß die Radkästen beim Moskwitsch weniger weit in den Gepäckraum ragen. Der Moskwitsch hat einen Rückfahrscheinwerfer. Der Tankeinfüllstutzen links ist nicht verschließbar. Betanken läßt sich der 46-l-Behälter aber recht gut.
Kleine zusätzliche Innenlampen beleuchten bei beiden Kombis die Ladefläche.

3a Unter einer Gummimatte liegt beim WAS 2102 links der Kraftstoffbehälter, rechts in einer Vertiefung das Ersatzrad. Hier haben auch der Wagenheber und diverse Kleinteile – einschließlich einiger Werkzeuge – Platz. Die Preßspanplatte, die den rechten Teil abdeckt, kann per Handknebel so verschraubt werden, daß das Ersatzrad nicht klappert.

3b Beim Moskwitsch-Kombi liegt das Ersatzrad ebenfalls unter einer Abdeckung. Darunter ist der Tank plaziert. Werkzeug und Zubehör (Autobahndreibock, Luftpumpe usw.) lassen sich unmittelbar rechts neben dem – mit Flügelschraube arretierten – Ersatzrad verstauen, aber auch links und rechts unter den seitlichen Zwischenböden.



4a



4b

uns sympathischer, ebenso die geneigtere Stellung des Lenkrades und dessen abgepolsterte Hupentaste (Speichen). Der Hupenring des WAS 2102 erschwert Fahrern bestimmter Größe das Ablesen des Tachometers, dem Lenkrad selbst fehlt die Abpolsterung im Speichenbereich.

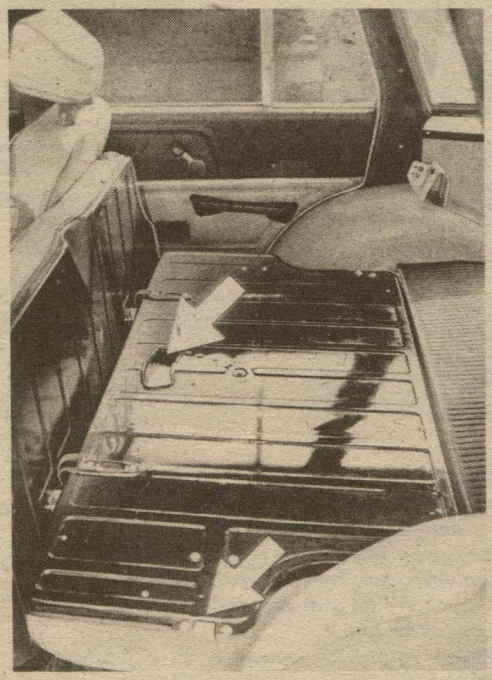
Der Schalthebel des Moskwitsch ist griffiger. Nicht allein wegen seiner Kürze und seines dicken Knaufs, sondern auch in der Art und Weise, wie weich er „Getriebekontakt" herstellt. Der Lada-Schalthebel liegt 10 mm dichter am Lenkradkranz (400 m ∅, 17 mm dick) und auch die Schaltwege sind beim Lada um ein Drittel kürzer als beim Moskwitsch. Leider hakt das Getriebe ab und zu bei schnellem Gangwechsel, und der Rückwärtsgang läßt sich schwerer einlegen (Drucksperre) als beim Moskwitsch.

Was die Kopffreiheit des Fahrers (und Mitfahrers) anbelangt, so verbleiben ihm im Moskwitsch 40 mm mehr. Auf der Rückbank kommen Langgeratene beim Moskwitsch ebenfalls besser zurecht (15 mm Höhenplus). Die Rücksitztiefe fällt zugunsten des Lada aus (510 mm zu 470 mm), die Höhe der Fondbanklehne wiederum zugunsten des Moskwitsch (560 mm zu 445 mm).

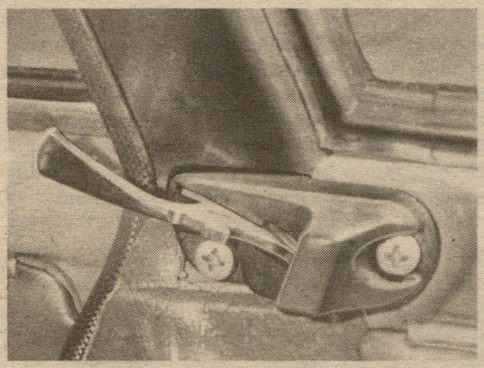
Der schmalere Karosseriekörper des 2137 schränkt natürlich die Fondbankbreite ein. Von Armlehne zu Armlehne stehen beim Lada 1285 mm zur Verfügung, beim Moskwitsch nur 1170 mm. Auch der Punkt für die Kniefreiheit der Fondpassagiere geht klar an den Lada: Bei ganz nach hinten geschobenen Vordersitzen verbleiben von deren Lehne bis zur Rücksitzlehne beim Lada 665 mm, beim Moskwitsch 50 mm weniger.

Der Kombi-Angelpunkt

Orientiert an der eigentlichen Zweckbestimmung eines Kombis bleiben die bisher angestellten Vergleiche relativ nebensächlich. Im Mittelpunkt der Überlegungen vorm Kombi-Kauf steht wohl stets das Raumangebot im Heckteil des Wagens.

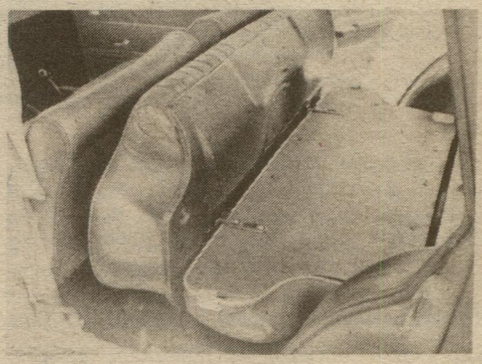


5a



4a Blick auf die vergrößerte Ladefläche des Lada WAS 2102.

4b Das ist die vergrößerte Ladefläche des Moskwitsch 2137. Beim Vergleich mit dem Lada (siehe Foto) wird der Höhenunterschied der Vordersitzlehnen deutlich.

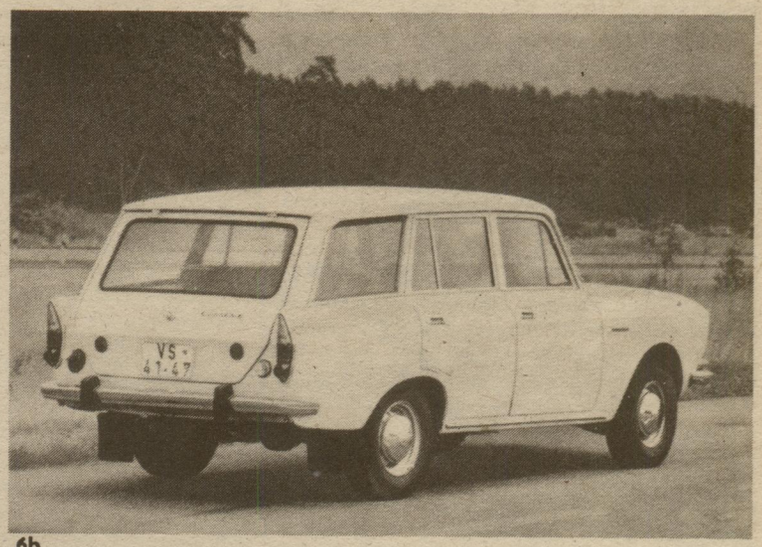


5b

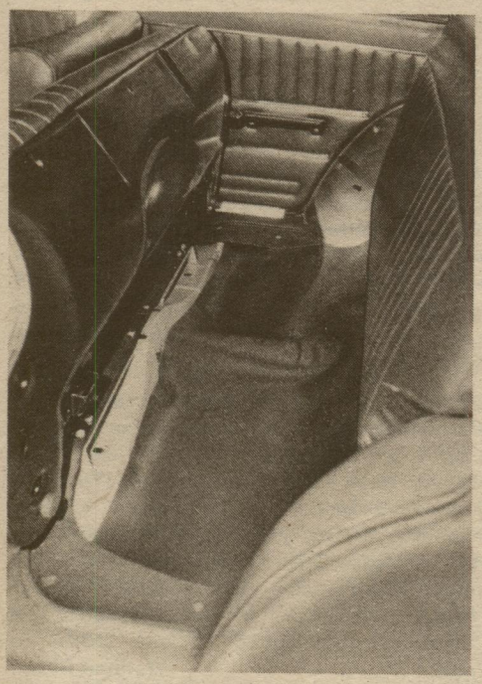
5a Hier der Blick durch die Seitentür in den Moskwitsch. Der Pfeil zeigt auf den zentralen Hebel, der die Lehne zugleich links und rechts entriegelt. Da der Blechwinkel zur Lehnenanlage und -verriegelung (Zapfen, siehe unteren Pfeil!) auf dem Radkasten und damit weit unten liegt, ist die Lehne bei Druck auf den oberen Rand relativ unstabil. Sie biegt sich leicht durch.

5b Hochgeklappter Rücksitz und umgeklappte Lehne beim Lada 2102. Die Lehne wird links und rechts in Fensterhöhe von Klinken (siehe Bild links) arretiert, die die Lehne zuverlässig halten. Diese Befestigung ist zwar umständlicher zu handhaben als die des Moskwitsch, aber wesentlich stabiler.

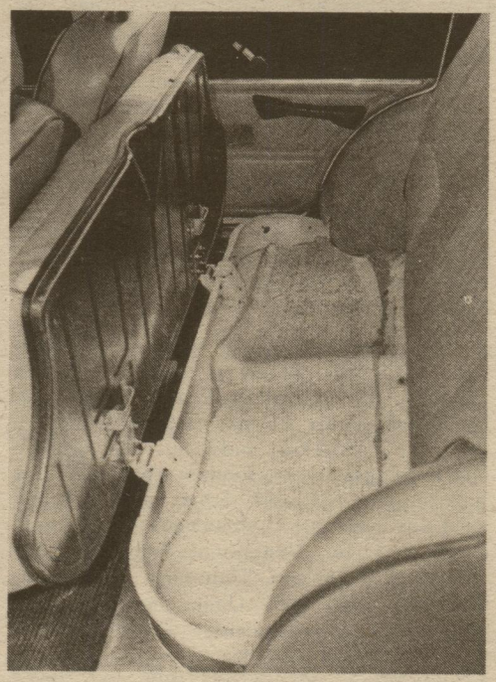
6a



6b



7a



7b

6a/6b Problem bei allen Kombis: Die Heckscheibe verschmutzt bei schneller Fahrt im Regen. Auch Lada und Moskwitsch sind entsprechend gehandicapt. Eine Heckentlüftung gibt es bei beiden Kombis nicht.

7a Auch so – nur bei hochgeklapptem Rücksitz – kann bei Bedarf Gepäck transportiert werden. Das Bild macht deutlich, daß der hochgestellte Rücksitz recht viel Ladetiefe raubt.

7b Beim Moskwitsch ist der Rücksitz in dieser Position weniger platzraubend, weil die Polsterung flacher gehalten wurde. Wenn die hochgestellte Sitzbank stört, kann sie mit einem Handgriff ausgehakt und herausgenommen werden.

Wie unsere Fotos verdeutlichen, treten die Radkästen beim Moskwitsch-Kombi weniger störend hervor als beim Lada, wo zusätzlich noch die Federdome die „Einschubbreite" beeinträchtigen. Nachteilig wird das aber eigentlich nur, wenn mit umgeklappter Rückbank gefahren und die gesamte Ladefläche in Anspruch genommen werden soll, um einen einzelnen breiten Gegenstand zu transportieren.

Bei beiden Wagen stehen beachtliche Räume zur Verfügung. Um eine bessere Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit der wichtigsten Abmessungsbereiche der Kombis zu erreichen, haben wir die Werte in einer Tabelle zusammengefaßt. Sie läßt erkennen, daß der Moskwitsch 2137 bei umgeklappter Rücksitzbank eine um 70 bis 160 mm (am Boden bzw. in Fensterhöhe) längere Ladefläche hat, während der Lada 2102 die etwas günstigeren Maße bei unverlängertem Gepäckraum und hinsichtlich der Heckklappenöffnung verbucht.

Einfluß haben die Heckklappen auch auf die Sichtverhältnisse für den Fahrer. Im Rückblick-Innenspiegel kann er beim Moskwitsch nur den Nahbereich hinter dem eigenen Wagen erkennen. Einen weiteren Rückblick verwehrt ihm – das fällt besonders bei beladenem Fahrzeug auf – die Dachkante bzw. der daran anschließende obere Klappenrahmen, der mit „solider" Breite die Scharniere aufnehmen muß. Beim Lada halten die Heckklappe zwei geschwungene Profilbügel-Scharniere, die nicht oben, sondern am linken und rechten Rahmen angreifen. Diese Lösung gestattet gleichzeitig eine Federzugkonstruktion, die die geöffnete Klappe selbsttätig abstützt. Nicht so beim Moskwitsch. Hier muß die Klappe nach dem Öffnen und Anheben von einer Strebe abgestützt werden, die man mit der linken Hand erst einzuhängen hat.

Günstige Klappengriffe haben beide Wagen nicht. Beim Lada geraten die Finger, wenn sie die bescheidene Griffnase fassen, leicht in Gefahr, eingeklemmt zu werden. Das kann beim Moskwitsch nicht passieren, aber weder gut zum Zudrücken noch zum bequemen Hochschwenken der Klappe eignet sich sein senkrecht angeordneter Klinkengriff. Die Klappe muß geräuschvoll ins Schloß fallen (**seitliche** Schloßfallen), wenn sie schließen soll. Sanftes Zudrücken führt kaum zum Ziel, weil dabei meist nur die Falle einer Seite einrastet.

Noch ein paar Vergleichszahlen in Sachen Rundumsicht: Der Moskwitsch hat eine relativ hohe Gürtellinie. Die Fenster wirken dementsprechend niedrig. Tatsächlich aber haben wir nur eine Differenz von 10 mm zur Fensterhöhe des Lada gemessen! Der optische Eindruck einer sparsamen Seitenverglasung mag beim Moskwitsch aber auch von dem gewölbteren, zu den Fensterrahmen herabführenden

Dach unterstrichen werden. Diese stärkere Dachwölbung erübrigte auch versteifende Sicken, die der WAS 2102 im Dachbereich hat.

Die Ausstattung

Beide Kombis haben die Innenausstattung der Limousinen, die wir in den erwähnten Testberichten bereits ausführlich beurteilt haben.

Nicht befriedigen kann beim Moskwitsch 2137, daß der Gepäckraum (Seitenwände und Heckklappe) wenig attraktiv ausgekleidet wurde. Hier wünschten sich die meisten privaten Interessenten ohne Zweifel anstelle der einfachen Pappen solche mit Kunstlederbezug Vorbild dafür könnte der Lada-Kombi sein.

Gestört hat uns, daß der Moskwitsch-Kombi im Bereich des Laderaums anfangs wegen oberflächlich eingestellter oder verschraubter Arretierungen, Schnapper, Riegel und ähnlicher beweglicher Teile auf holpriger Fahrbahn Klappergeräusche in allen Tonlagen von sich gab. Nachdem wir mit dem Schraubenzieher unzähligen Schrauben zu festem Sitz verholfen hatten und alles so eingestellt und eingefaßt war, wie sich die Konstrukteure das ohne Frage gedacht hatten (Rücksitzlehnenarretierung), waren die Geräusche verschwunden. Schade, daß häufig erst der Käufer eines Wagens derartige überflüssige Lärmquellen herausfinden und beseitigen muß. Hier sollte vor dem Verkauf nachgesehen werden.

Fahrleistungen und Fahreigenschaften

Auch in den Fahreigenschaften sind beide Kombi-Versionen mit denen der jeweiligen Limousinen-Typen direkt vergleichbar. Geringfügige Unterschiede resultieren aus den steiferen Federn (beim Moskwitsch 2137 gekürzte Federn) und anderen Reifen, die der größeren Beanspruchung (Tragfähigkeit) entsprechen sollen.

Unser Testwagen Lada WAS 2102 war mit sowjetischen Radialreifen der Dimension 165-13 P ausgeliefert worden, wie sie auch für den WAS 2103 2106 zum Einsatz kommen (neues Profil).

Diesem Reifen ist ein gutes Haftvermögen selbst auf nasser Fahrbahn zu bescheinigen. Mit neuen Reifen wartete ebenfalls der Moskwitsch-Kombi auf. Das Profil M 154 (Reifendimension 6.95-13) wurde mit den sommerlichen Fahrbahnbedingungen gut fertig und brachte unseren Testwagen auch bei Nässe spurtreu über schnelle Kurse – nur nasses Pflaster und Schienenmulden verkraftet der Reifen nicht so, wie wir uns das wünschten. Auf nassem Pflaster sollte man – vor allem fast leerem Wagen – auf forsches Beschleunigen und kurze Lenkkorrekturen besser verzichten.

Straßenbahnschienen oder Längskanten verhelfen dem Wagen zu gelegentlichen Schlenkern.

Was wir schon bei der Beurteilung der Limousinen betonten, soll hier speziell für eventuelle Kombi-Interessenten noch einmal wiederholt werden: An die Eigenheiten angetriebener starrer Hinterachsen, vor allem solcher, die allein von den Längsblattfedern geführt werden (Moskwitsch) müssen sich Umsteiger von einem Pkw anderer Konzeptionen (z. B. Frontantriebswagen) erst gewöhnen. Auch der Umgang mit 60 oder gar 75 PS will „erfahren" im doppelten Sinne des Wortes sein. Wenn man mit dem WAS- oder Moskwitsch-Kombi vertraut ist, kommt man nicht weniger flott und sicher voran als mit anderen Wagen. Beide Kombis fahren sich übrigens mit belasteter Hinterachse angenehmer als nur mit dem Fahrer besetzt.

Als Höchstgeschwindigkeit stoppten wir beim Lada WAS 2102 133 km/h, beim Moskwitsch 136 km/h. (Kilometerstände um 5000). Der Moskwitsch-Motor ist mit 1478 cm³ Hubraum und 75 PS (55,2 kW) nicht nur das größere und leistungsstärkere, sondern eben auch das zugkräftigere Triebwerk. Schon ab 3000 U/min steht das maximale Drehmoment von 11,6 kpm (113,8 Nm) zur Verfügung, während beim WAS 2102 (1189 cm³ Hubraum, 60 PS bzw. 44,1 kW) bei 3400 U/min nur 8,9 kpm (87,3 Nm) eingesetzt werden können.

Der Moskwitsch läßt sich mit sehr wenig Gas anfahren. Das schont die Kupplung, vor allem bei Anhängerbetrieb. Dank der großen Zugkraft des Motors kann man den Moskwitsch auch schaltfauler fahren als den Lada. Und schließlich zeichnet sich das Moskwitsch-Triebwerk durch die größere Laufruhe (bis in höchste Drehzahlen) aus. Dafür treten Kraftübertragungsgeräusche (Getriebe, Kardanwelle, Hinterachse) stärker hervor als beim Lada.

Der Kraftstoffverbrauch des WAS 2102 lag zwischen 8,8 l/100 km und 10,9 l/100 km. Auch beim Moskwitsch erzielten wir den Bestwert von 8,8 l/100 km (Landstraße/Autobahn, maximal 90–100 km/h). Aber während sich beim Lada im Stadtverkehr (Benzin) ein Verbrauch von 10,1 l einstellte, erwies sich der Moskwitsch unter gleichen Bedingungen mit durchschnittlich 11,2 l/100 km als durstiger. Die Verbrauchsspitze von knapp 13 l/100 km registrierten wir übrigens im Kurzstrecken-Stadtverkehr bei Ausnutzung aller Beschleunigungsreserven. Gleichmäßiges Fahren – auch mit hohen Geschwindigkeiten – zahlt sich beim Moskwitsch mit überraschend geringem Kraftstoffverbrauch aus. Konstantes Autobahn-Tempo von 100 km/h kostete ganz 9 l/100 km! Die Bremsanlagen beider Kombis sind allen Anforderungen gewachsen und auch sicher Zweikreis-System, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten). Beim Lada 2102 muß aber bedeutend mehr Fußkraft aufgewendet werden, um eine ähnliche Bremsverzögerung zu erzielen, weil er im Gegensatz zum Moskwitsch nicht mit einem Unterdruck-Bremskraftverstärker ausgerüstet ist.

Schließen wir unsere Gegenüberstellung mit der finanziellen Seite eines solchen Kombikaufs ab. Der Lada WAS 2102 kostet 20 800 Mark, der Moskwitsch 2137 19 500 Mark (Grundpreise). Für Kfz-Steuer und -Versicherung müssen jährlich 369 M (Lada) bzw. 440 M (Moskwitsch) aufgewendet werden. Geringer unterscheiden sich eventuelle Kasko-Versicherungskosten für beide Wagen (bei 300 M Selbstbeteiligung 300 bzw. 330 M pro Jahr).

Wolfram Riedel

Tabelle 1

Maße und Massen des Kombis	WAS 2102	Moskwitsch 2137
Länge (mm)	4059	4210
Breite	1611	1550
Höhe	1400	1525
Radstand	2424	2400
Spurweite vorn/hinten	1349/1305	1270/1270
Bodenfreiheit vorn/hinten	180/175	195/195
Leermasse (kg)	1010	1115
Nutzmasse	430	400
Gesamtmasse	1440	1515

Tabelle 2

Laderaummaße (in mm)		WAS 2102	Moskw. 2137
Ladefläche normal	Länge am Boden	950	920
	Länge in Fensterhöhe	750	700
Ladefläche vergrößert	Länge am Boden	1470	1545
	Länge in Fensterhöhe	1320	1480
Laderaumhöhe vorn		800	805
hinten		760	760
Ladeflächenbreite am Boden		1260	1260
zwischen den Radkästen		990	945
Ladeöffnung Höhe		855	690
Breite oben		1030	1010
Breite in Mitte		1100	1065
Breite unten		1100	890
Abstand Heckklappe.– Radkasten		520	590

Zum 60. Jahrestag
der Großen Sozialistischen
Oktoberrevolution

Zwischen Kreml und Gartenring

Zur Erhöhung der Sicherheit der Fußgänger werden in Moskau eine Vielzahl von Fußgängertunneln gebaut, hier unter der sechsspurigen Gorkistraße am Puschkinplatz.

Am 15. März dieses Jahres setzte die Moskauer Verkehrspolizei ein Stopzeichen besonderer Art: Das Zentrum der UdSSR-Hauptstadt innerhalb des Gartenrings wurde für Lkw, Schnelltransporter u. ä. Fahrzeuge ohne eine besondere Freifahrtgenehmigung gesperrt. Diese Maßnahme soll Platz schaffen für die öffentlichen Verkehrsmittel und den Individualverkehr. Ist es in Moskau schon so eng geworden?

Leistungen und Anforderungen

Das Straßennetz der sowjetischen Metropole hat jetzt eine Gesamtlänge von 3500 km erreicht. Bei der Lösung der von der KPdSU gestellten Aufgabe, Moskau in eine kommunistische Musterstadt zu verwandeln, widmen das Parteikomitee der Hauptstadt und der Stadtsowjet der Vervollkommnung der Verkehrsorganisation und der Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen größte Aufmerksamkeit. In Übereinstimmung mit dem Generalplan für die Entwicklung der Hauptstadt wird das Netz der Straßen und Magistralen ständig vervollkommnet, werden neue ingenieurtechnische Verkehrsbauten errichtet. Allein im 9. Planjahrfünft (1971 bis 75) wurden über sechs Millionen Quadratmeter Straßenfläche mit verbessertem Belag übergeben, sieben Brücken, zwölf kreuzungsfreie Straßenknoten und 44 Fußgängerunterführungen gebaut.

Dennoch sind gegenwärtig einige Straßen – der Gartenring, der Marx-Prospekt, die Uferstraßen an der Moskwa, die Gorkistraße und der Leningrader Prospekt – an der Grenze ihrer Durchlaßfähigkeit angelangt. Die Zahl der Kraftfahrzeuge, die in Moskau registriert sind, wächst aber jährlich um sieben bis acht Prozent. Im Moskauer Verkehrseinzugsgebiet gibt es noch gut zweimal mehr Kraftfahrzeuge als in der Stadt, und täglich rollen noch bis zu 70 000 Autos aus dem ganzen Lande herein. Zu den rund 300 000 Privatkraftfahrzeugen kommt das Heer der öffentlichen. Trotz der immensen „unsichtbaren" Arbeit der Metro entfallen von den 13 Millionen Passagieren, die täglich im Nahverkehr befördert werden, 54 Prozent auf Busse und Straßenbahnen. Die 10 000 Straßenbahnen, Trolleybusse und Autobusse beanspruchen ebenso wie die 15 000 Taxis Platz auf den Straßen.

Die Staatliche Automobilinspektion – GAI – (sie entspricht unserer Verkehrspolizei) spricht von einer Million Autos, die das Moskauer Wirtschaftsgebiet täglich zur Personenbeförderung bzw. zum Gütertransport befahren.

Aussichten

Was wunder, wenn sich auch hierzulande viele Leute mit den Folgen der Motorisierung, besser gesagt mit dem Vorbeugen gegen die unangenehmen Seiten, befassen: Ingenieure, Architekten, Straßenbauer, Verkehrsexperten, Polizei und deren freiwillige Helfer, Mediziner und Soziologen. Das Ergebnis ihrer Arbeit ist beachtlich: Trotz der enorm gewachsenen Verkehrsdichte wurde nicht nur ein normaler Rhythmus der Verkehrsströme, sondern auch eine ständige Senkung der Zahl der Unfälle erreicht.

Für die Moskauer ist das aber kein Grund zur Selbstzufriedenheit. Im 10. Fünfjahrplan haben sie sich auch auf diesem Gebiet eine Menge vorgenommen. Unter anderem sollen weitere zwei Brücken, elf Überführungen, fünf kreuzungsfreie Straßenknoten und über 60 km Straßen gebaut werden. Eine 35 km lange Ringautobahn als Doublette des Gartenrings wird in Angriff genommen, einige Abschnitte davon sind bereits fertiggestellt. Vom 15,6 km langen und durchschnittlich 60 m breiten Gartenring sollen einige Abschnitte rekonstruiert und verbreitert werden. Zum Autobahnring (109 km lang, 17 bis 23 km vom Zentrum entfernt) sollen vom Gartenring aus neue Magistralen zur Entlastung der bestehenden gebaut werden.

Viele Straßen, vor allem im Zentrum, wurden in Einbahnstraßen umgewandelt. Im Gespräch sind zur Zeit noch die Einrichtung von Fußgängerzonen auf Straßen, die – wie die berühmte Petrowka – an Sonnabenden, wo die Geschäfte bis 21 Uhr geöffnet haben, ohnehin von Fußgängern überflutet sind.

Nach vorsichtigen Schätzungen wird sich die Anzahl der Privat-Pkw im 10. Fünfjahrplan verdoppeln. Nicht zuletzt im Zuge der Vorbereitung der Olympischen Spiele 1980, die natürlich auch einen großen Strom von Motortouristen nach Moskau ziehen werden, baut man schon jetzt Parkplätze und unterirdische Garagen. An Brennpunkten des Verkehrs, so um den Gartenring, werden schrittweise Parkplätze, bewachte und unbewachte, eingerichtet, für deren Benutzung zeitlich differenzierte Gebühren zu zahlen sind.

Weitere Verbesserungen erwartet man in Moskau vom modernen Ausstattungsgrad der Miliz. Beleuchtete Verkehrszeichen und Orientierungstafeln erleichtern dem Kraftfahrer das Zurechtfinden und machen den Verkehr flüssiger. „In nicht so ferner Zukunft", erklärte der Chef der Moskauer GAI, Generalmajor der Miliz, A. P. Nosdrjakow, vor der Presse, „wird das letzte Blech-Verkehrszeichen verschwinden."

Mit dem Elan, mit dem das ganze Land dem 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberevolution erfolgreich entgegenschreitet, werden auch diese Aufgaben gelöst werden.

Klaus Ziegert, Moskau

Pkw-Reisen in die UdSSR

Bilanz und Vorschau zwischen zwei Reisesaisons

Obwohl die Reisesaison 1977 erst am 31. Dezember abgeschlossen ist, kann der Pkw-Tourismus in die UdSSR bereits bilanziert werden, weil diese Reisen Anfang Oktober abgeschlossen wurden.

Das Interesse an dieser Reiseart wächst mit zunehmender Motorisierung. Viele Bürger erwägen eine solche Reise für die Zukunft, so daß der Kreis der Interessenten für entsprechende Informationen recht groß ist.

1977 standen für Pkw-Touristen knapp zwei Prozent aller UdSSR-Reisen zur Verfügung. Mehr Plätze konnte Intourist dem Reisebüro der DDR nicht einräumen. Dieses Kontingent reichte nicht aus, um die im Januar 1977 einsetzende Nachfrage im ersten Buchungsgang zu befriedigen. Die Reisen waren als Kontingente auf die Zweigstellen aufgeteilt worden. Nach einer gewissen Zeit wurden sie, soweit noch nicht verkauft, zurückgenommen und standen jeder Zweigstelle auf Abruf zur Verfügung. Deshalb war es wiederum möglich, eine im ersten Anlauf nicht erhaltene Pkw-Reise dann doch noch zu erhalten.

Wiederum bewährt hat sich die Form der Standard-Reisen, in die bereits bei einigen Routen die Schiffspassage über das Schwarze Meer inbegriffen war.

Bilanz 1977

Im Standardprogramm waren 126 Gruppen auf Routen ohne Schiffspassage mit 1734 Personen aufgelegt. Drei Gruppen mußten wegen mangelhafter Nachfrage storniert werden und mit etwa 200 Personen wurden die Gruppen nicht ausgelastet.

75 Gruppen bereisten die Routen mit Schiffspassagen. Insgesamt standen hierfür 1140 Plätze zur Verfügung. Auch hier wurde eine Gruppe storniert und mit 142 Personen waren die Gruppen nicht ausgelastet.

Die Stornierungen und Minderauslastung ist ein Widerspruch zur Nachfrage. Ursächlich dafür ist, daß der Reisemonat Juni nicht voll gebucht wird.

Auch bei den Pkw-Reisen ist die Spitze für Juli/August zu beobachten, offensichtlich von den Schulferien mit beeinflußt.

Für Sonderprogramme gab es 379 Bestellungen, wovon 32 von Intourist wegen fehlender Kapazitäten nicht bestätigt werden konnten. Fast 60 Besteller wiederum traten von bestätigten Reisen aus verschiedenen Gründen zurück.

Reisemöglichkeiten 1978

Bestellungen von Sonderprogrammen werden auch 1978 wieder mindestens zwei Monate vor Reisebeginn über die Zweigstellen aufzugeben sein. Die Unterkunft kann für Hotels und Motels mit Vollpension, oder Bungalows, Intourist-Zelte oder Campinghäuschen als Voll- oder Teilcamping bestellt werden. Jede Übernachtung ist dabei im voraus zu bestimmen.

Die Bestellungen von Sonderprogrammen werden nur unverbindlich und ohne Anzahlung entgegengenommen. Erst nach der endgültigen Bestätigung durch Intourist – die laut Vertrag bis 14 Tage vor Reisebeginn vorliegen muß – ist die verbindliche Buchung möglich. Deshalb kann vorher keine Zusage über die Realisierbarkeit der Reise gemacht werden.

Unklarheiten gab es bei Pkw-Reisenden zum Begriff Bungalow- und Campinghäuschen. Darum sei noch einmal betont, daß unter Bungalow ein Haus aus Stein bzw. ein Holzblockhaus zu verstehen ist. Die Einrichtung ist einfach und besteht nur aus Betten, Schrank sowie Tisch. Es gibt dazu eine Kochgelegenheit und in der Regel Balkon. Das Kochgeschirr wird gestellt.

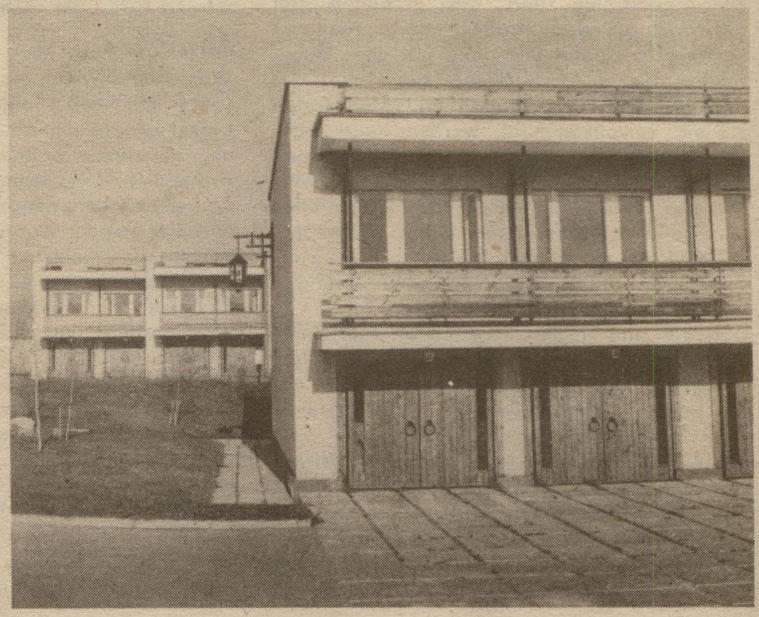
Campinghäuschen bestehen aus Brettern bzw. Platten. Sie haben eine Kleiderablage mit Vorhang. Wasser muß von der Pumpe geholt werden. Gekocht werden kann in der Gemeinschaftsküche, wozu Kochgeschirr gestellt wird. Pkw-Touristen werden vorrangig in Motels – statt Hotels – untergebracht. Der Preis und die Ausstattung entsprechen Hotels der Kategorie I. Diese Kategorie besagt, daß die Unterbringung in Zwei- oder Einbettzimmern mit Bad oder Dusche erfolgt. Nach der Touristenkategorie wohnt man in Zwei- oder Einbettzimmern ohne Bad oder Dusche.

Bei Vollcamping wird von Intourist Zelt mit Zubehör, wie Betten, Koch- und Eßgeschirr gestellt sowie der Stellplatz für den Pkw (kein Bungalow). Die Beköstigung obliegt dem Gast selbst.

Bei Teilcamping stellt Intourist Zeltplätz und

Originell gestaltet: Der neue Campingplatz in Jalta

Motel „Susdal" **Fotos: Gummich**



Blick auf den Moskauer Kalinin-Prospekt

Stellplatz für den Pkw. Gegen Barzahlung am Ort erhält der Gast von Intourist Betten mit Zubehör sowie Koch- und Eßgeschirr. Es ist zu empfehlen, eigenes Geschirr mitzunehmen. Die Verpflegung obliegt ebenfalls dem Touristen.

In einigen Orten, wie zum Beispiel Jalta, stehen Holzhäuschen zur Verfügung. Sie sind einfach eingerichtet und ähnlich dem Vollcamping. Ein Stellplatz für den Pkw ist vorhanden. Die Verpflegung bleibt Angelegenheit des Gastes.

Angemerkt sei noch, daß sich die Campingplätze zumeist 5 bis 10 km vom Strand entfernt befinden (Dünen, Jalta, Batumi, Suchumi).

Auslandsversicherung

Korrigiert werden muß die Information über das Abstempeln der Versicherungsscheine. Seit Einführung des visafreien Reiseverkehrs werden, bedingt durch die starke Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs, die Versicherungsausweise für die Kraftfahr-Auslandsversicherung nicht mehr von den Mitarbeitern des Zolls an den Grenzübergangsstellen mit dem Ausreisedatum versehen. Bei Abschluß der Kraftfahr-Auslandsversicherung wird daher stets der Versicherungszeitraum auf dem Versicherungsausweis vermerkt.

Das sind die Routen

Für 1978 ist das gleiche Angebot wie für 1977 zu erwarten. Bestellt wurden bei Intourist folgende Routen:

1. Brest (1 Tag) – Minsk (2 Tage) – Smolensk (1 Tag) – Moskau (3 Tage) – Susdal (3 Tage) – Jaroslawl (3 Tage) – Moskau (1 Tag) – Smolensk (1 Tag) – Minsk (2 Tage) – Brest (Transit)
   von Mitte Juni bis Mitte September für 150 Personen
2. Brest (1 Tag) – Minsk (1 Tag) – Smolensk (1 Tag) – Moskau (3 Tage) – Nowgorod (3 Tage) – Leningrad (4 Tage) – Kalinin (1 Tag) – Orjol (1 Tag) – Kiew (3 Tage) – Lwow (1 Tag)
   von Mitte Juni bis Mitte September für 200 Personen
3. Rowno (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Odessa (10 Tage) – Kishinjow (1 Tag) – Tschernowzy (1 Tag) – Lwow (1 Tag)
   von Mitte Juni bis Mitte September für 120 Personen
4. Lwow (1 Tag) – Tschernowzy (1 Tag) – Kishinjow (1 Tag) – Odessa (2 Tage) – Schiffspassage Odessa–Jalta (10 Tage) – Saporoshje (1 Tag) – Charkow (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Rowno (1 Tag)
   von Mitte Juni bis Mitte September für 500 Personen
5. Rowno (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Charkow (1 Tag) – Saporoshje (1 Tag) – Jalta (10 Tage) – Schiffspassage Jalta–Odessa (2 Tage) – Kishinjow (1 Tag) – Tschernowzy (1 Tag) – Lwow (1 Tag)
   von Mitte Juni bis Mitte September für 500 Personen
6. Lwow (1 Tag) – Tschernowzy (1 Tag) – Kishinjow (1 Tag) – Odessa (2 Tage) – Schiffspassage Odessa–Sotschi – Sotschi (10 Tage) – Krasnodar (1 Tag) – Rostow (Don) (1 Tag) – Charkow (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Rowno (1 Tag)
   von Mitte Juni bis Mitte September für 200 Personen
7. Rowno (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Charkow (1 Tag) – Rostow (1 Tag) – Krasnodar (1 Tag) – Sotschi (10 Tage) – Schiffspassage Sotschi–Odessa – Odessa (2 Tage) – Kishinjow (1 Tag) – Tschernowzy (1 Tag) – Lwow (1 Tag)
   von Mitte Juni bis Mitte September für 200 Personen
8. Lwow (1 Tag) – Kiew (1 Tag) – Poltawa (1 Tag) – Rostow/D. (1 Tag) – Krasnodar (1 Tag) – Sotschi (10 Tage) – Gelendshik (1 Tag) – Rostow/D. (1 Tag) – Charkow (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Rowno (1 Tag)
   von Juli bis August für 120 Personen
9. Rowno (1 Tag) – Kiew (1 Tag) – Charkow (1 Tag) – Rostow/D. (1 Tag) – Pjatigorsk (2 Tage) – Ordshonikidse (1 Tag) – Tbilissi (2 Tage) – Jerewan (2 Tage) – Gori (1 Tag) – Zschaltubo (1 Tag) – Suchumi (5 Tage) – Gelendshik (1 Tag) – Rostow (1 Tag) – Poltawa (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Lwow (1 Tag)
   für Juli und August für 200 Personen
10. Lwow (1 Tag) – Tschernowzy (1 Tag) – Kishinjow (1 Tag) – Odessa (1 Tag) – Schiffspassage Odessa–Sotschi – Sotschi (5 Tage) – Zschaltubo (1 Tag) – Gori (1 Tag) – Jerewan (2 Tage) – Tbilissi (2 Tage) – Ordshonikidse (1 Tag) – Pjatigorsk (2 Tage) – Rostow/D. (1 Tag) – Charkow (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Rowno (1 Tag)
    von Mitte Juni bis Mitte September für 250 Personen
11. Rowno (1 Tag) – Kiew (2 Tage) – Charkow (1 Tag) – Rostow/D. (1 Tag) – Pjatigorsk (2 Tage) – Ordshonikidse (1 Tag) – Tbilissi (2 Tage) – Jerewan (2 Tage) – Gori (1 Tag) – Zschaltubo (1 Tag) – Sotschi (5 Tage) – Schiffspassage Sotschi–Odessa – Odessa (1 Tag) – Kishinjow (1 Tag) – Tschernowzy (1 Tag) – Lwow (1 Tag)
    von Mitte Juni bis Mitte September für 250 Personen.

Intourist wurde vorgeschlagen, die Exkursionen per Bus an den Reisezielen zu veranstalten.

Bei einigen Standardreisen wird bei der Route über das Schwarze Meer die Schiffspassage wieder mit inbegriffen sein. Sie ist also von den Reisebüros bereits bei Morpasflot bestellt. Bei Sonderprogrammen werden Schiffspassagen über das Schwarze Meer wiederum nicht möglich sein, d. h. weder der Kunde, noch das Reisebüro können sie bei Morpasflot bestellen. Alle Kapazitäten dafür bleiben den Standardprogrammen vorbehalten.

Karl-Heinz Gummich

Neue StVO zum Thema:

Kreuzungen

Kreuzungen (hinsichtlich des Begriffs vgl. unter Ziffer 19 der Anlage 3 zur StVO) bilden seit eh und je einen besonderen Schwerpunkt des Verkehrsgeschehens. Und daran wird sich auch in Zukunft grundsätzlich nichts ändern. Es ist vielmehr zu erwarten, daß die in den nächsten Jahren weiterhin anhaltende Zunahme des Straßenverkehrs zumindest zu bestimmten Zeiten eher die Situation an Kreuzungen noch komplizierter werden läßt als das zum gegenwärtigen Zeitpunkt schon der Fall ist, weil der vorhandene Verkehrsraum nicht beliebig erweitert und im gleichen Umfang wie der dichter werdende Straßenverkehr mitwachsen kann. Es ist überdies auch nicht überall möglich, im Bereich von Kreuzungen solche verkehrstechnischen, organisatorischen und baulichen Lösungen und Veränderungen herbeizuführen, durch die die sich aus der verstärkten Konzentration des Verkehrsgeschehens in diesem Bereich ergebenden Probleme generell und für immer bereinigt werden könnten. Ja selbst an solchen Kreuzungen, wo optimale Voraussetzungen für ein zügiges und sicheres Befahren dieses Bereiches gegeben sind (durch mehrere Fahrspuren in einer Richtung, Verkehrsregelung durch Zeichengebung, Linksabbiegeverbot u. a.), kann es passieren, daß z. B. regennasse, zu einer Verminderung der Geschwindigkeit und größerem Sicherheitsabstand zwingende Fahrbahnen bei einem starken Verkehrsaufkommen z. B. in Spitzenzeiten des Berufsverkehrs das mit der „Grünen Welle" verfolgte und normalerweise auch funktionierende Anliegen völlig zum Erliegen bringen. Lange Fahrzeugschlangen, vollgestopfte Kreuzungen und ein Fahren in Schrittgeschwindigkeit von Kreuzung zu Kreuzung, immer wieder verbunden mit der Notwendigkeit zum Anhalten, sind dann die Folge.

Rücksicht kontra Gefahren

Kreuzungen bilden aber nicht nur deshalb einen Schwerpunkt des Verkehrsgeschehens, weil es hier immer wieder zu verstärkten Konzentrationen von Verkehrsteilnehmern kommt, sondern auch, weil hier das Unfallgeschehen außerordentlich hoch ist. Fast die Hälfte aller Verkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften ereignet sich in diesem Bereich.

Zwischen diesen beiden, die besondere Situation an Kreuzungen charakterisierenden Faktoren (hohes Verkehrsaufkommen, hohe Unfallhäufigkeit), besteht sicher ein gewisser Zusammenhang, aber keine objektive Gesetzmäßigkeit. Während die zu bestimmten Zeiten an Kreuzungen auftretende erhöhte Verkehrskonzentration aus der Zunahme der Verkehrsdichte und der Begrenzung des vorhandenen Verkehrsraumes resultiert, ist die hohe Anzahl von Verkehrsunfällen im Bereich von Kreuzungen (einschließlich Einmündungen) in erster Linie aus dem Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu erklären. Dabei soll allerdings nicht geleugnet werden, daß die Gefahr einer menschlichen Fehlleistung um so größer ist, je komplizierter die Verkehrsbedingungen an Kreuzungen sind. Aber letztlich hängt die Beantwortung der Frage, ob auch schwierige Situationen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen unfallfrei gemeistert werden können, entscheidend davon ab, wie es die einzelnen Verkehrsteilnehmer verstehen, durch Verantwortungsbewußtsein und Disziplin sowie durch Aufmerksamkeit, Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme den hier bestehenden erhöhten Gefahrenmomenten wirksam zu begegnen.

Qualitativ Neues

Von diesen prinzipiellen Erwägungen gehen auch die Bestimmungen der neuen Straßenverkehrs-Ordnung – StVO – vom 26. Mai 1977 aus, soweit sie Kreuzungen und Einmündungen zum Gegenstand haben. Der Inhalt der darauf bezogenen und keineswegs nur auf die Regelung der Vorfahrt (§ 13) beschränkten Bestimmungen läßt unschwer erkennen, daß die neue StVO der besonderen Situation an Kreuzungen und Einmündungen Rechnung tragend darauf gerichtet ist, hier eine Ordnung zu schaffen, durch die ein flüssiger und sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die neue StVO hebt aber zugleich auch hervor, daß Ordnung und Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen wie auch sonst im Straßenverkehr nur dann gewährleistet sind, wenn jeder Verkehrsteilnehmer sich in seinem Verhalten von den in § 1 StVO nominierten Grundregeln für das Verhalten im Straßenverkehr leiten läßt und die sich daraus ergebenden konkreten Pflichten für das Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen gewissenhaft befolgt.

Gewiß werden mit der neuen StVO nicht erstmalig Voraussetzungen für ein zügiges Befahren von Kreuzungen geschaffen, wird mit ihr nicht erstmalig die Forderung zur strikten Einhaltung diesbezüglich bestehender Rechtspflichten unterstrichen, gewährleistet nicht etwa erst die neue StVO ein hohes Maß an Verkehrssicherheit in diesem Bereich; denn vieles hat sich an dazu bestehenden gesetzlichen Regelungen und praktischer Anwendung schon in der Vergangenheit bewährt. Deshalb bestand zum Beispiel weder die Notwendigkeit, mit der neuen StVO den Komplex der Verkehrsregelung durch Zeichengebung (Farbzeichen oder Verkehrsposten) völlig neu zu regeln, noch war ein Bedürfnis gegeben, die Regelung der Vorfahrt prinzipiell anders als bisher zu konzipieren. Aber wenn insoweit mit der neuen StVO auch ein generell neues Straßenverkehrsrecht geschaffen wurde, so ist es dennoch durch eine Vielzahl neuer qualitativer Bestimmungen, verbunden mit der konkreteren und präzisierten Ausgestaltung einzelner Rechtsnormen, bedeutend weiterentwickelt worden. Dies trifft auch für den Verkehrsbereich „Kreuzungen und Einmündungen" zu.

Auf einige der hier zu beachtenden neuen Regelungen soll im folgenden besonders hingewiesen werden, soweit es die Anforderungen an das Verhalten der Fahrzeugführer bei Annäherung und beim Befahren von Kreuzungen und Einmündungen betrifft.

Regelung durch Farb- oder Handzeichen

Insgesamt hat die Verkehrsregelung durch Zeichen in Kreuzungen den Vorteil, daß damit Verkehrskonzentrationen am ehesten flüssig und sicher über den Bereich von Kreuzungen geleitet werden können. Dabei ist die Ver-

kehrsregelung durch Zeichen der Verkehrsposten unter Umständen am effektivsten, weil mit dieser Methode der Verkehrslenkung im Einzelfall den jeweiligen konkreten Verkehrsbedingungen an Kreuzungen noch besser als mit der Verkehrsregelung durch Farbzeichen entsprochen werden kann. Daraus erklärt sich auch, daß die Zeichen der Verkehrsposten den Farbzeichen vorgehen (vgl. § 2, Abs. 1 StVO), wie andererseits insgesamt eine Verkehrsregelung durch Zeichengebung die Regelung über die Vorfahrt gem. § 13 außer Kraft setzt – § 2, Abs. 3 StVO –.

Die Regelung des Kreuzungsverkehrs mittels Zeichengebung gem. der §§ 2 bis 4 StVO ist für den Fahrzeugführer deshalb von Vorteil, weil ihm damit – von der kritischen „Grün-Gelb"-Phase einmal abgesehen – die Entscheidung darüber, ob er weiterfahren darf oder aber dem anderen Fahrzeugführer die Vorfahrt einräumen muß, wesentlich erleichtert oder gänzlich abgenommen wird. Vorausgesetzt, er kennt die für ihn aus dem einzelnen Zeichen erwachsenden Pflichten und ist auch bereit, sie diszipliniert zu befolgen. Auf die Darstellung weiterer Einzelheiten kann in dem Zusammenhang verzichtet werden, weil die in den §§ 3 und 4 StVO angeführten Zeichen zur Verkehrsregelung jedem Verkehrsteilnehmer bekannt sein dürften.

Hervorgehoben werden muß aber eine wesentliche Neuerung, die sich mit dem Farbzeichen „Rot" (bzw. einer zum „Halt" verpflichtenden Stellung des Verkehrspostens) für das Rechtsabbiegen verbindet. Ein solches Abbiegen nach rechts ist nämlich im Gegensatz zur bisherigen Regelung grundsätzlich verboten, soweit nicht durch einen zusätzlichen grünen Pfeil (Anlage 1 Bild 23) ein solcher

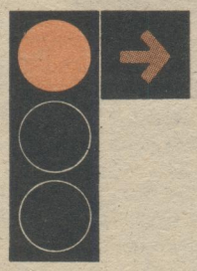


Bild 23 *Grün*

Verkehrsvorgang ausdrücklich gestattet wird. Für diesen Fall darf aber der Fußgänger – Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen nicht gefährdet oder behindert werden, d. h. den Teilnehmern der freigegebenen Richtung gebührt der Vorrang, und soweit nicht eindeutig bestimmt werden kann, welche Fahrtrichtung freigegeben ist, muß der Abbiegevorgang unterbleiben (vgl. hierzu § 3 Abs. 4 bzw. § 4 Abs. 2 StVO).

Diese Regelung des grundsätzlichen Verbots zum Rechtsabbiegen bei „Rot" entspricht internationalen Gepflogenheiten und trägt sicher mit dazu bei, Gefahrensituationen an Kreuzungen und Einmündungen zu verringern. Schließlich erscheint in dem Zusammenhang noch erwähnenswert das – meist auf der Mitte zwischen zwei Fahrbahnen aufgestellte – Räumsignal gem. § 3 Abs. 9 StVO in Verbindung mit Bild 24 der Anlage 1 zur StVO. Dabei kommt ein grüner Pfeil zur Anwendung, der den Linksabbieger zum Räumen der Kreuzung oder Einmündung verpflichtet. Leuchtet dieser, ist für den Linksabbieger die Gewißheit gegeben, daß die Fahrbahn, in die eingebogen werden soll, für den entgegenkommenden Verkehr sowie für Fußgänger gesperrt ist. Leuchtet das Räumsignal nicht, so ist das Abbiegen nach links bzw. Räumen der Kreuzung nur unter Beachtung des § 2 Abs. 4 StVO zulässig, d. h. dem entgegenkommenden Verkehr der Vorrang zu gewähren.

Kreuzungen mit mehreren Spuren

Eine der Konsequenzen, die sich aus der Begrenzung des vorhandenen Verkehrsraumes ergibt, ist die schon in der Vergangenheit verstärkt zur Anwendung kommende Einteilung der Fahrbahn in mehrere Fahrspuren mittels Fahrbahnmarkierungen, wo dies auf Grund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere der Fahrbahnbreite, möglich ist. Damit wird eine rationellere Auslastung der Fahrbahnen und eine bessere Lenkung der Verkehrsströme erreicht.

Ist diese Praxis an sich auch nicht neu, so ist doch nach der neuen StVO erstmalig das Fahren in Fahrspuren in einer speziellen Vorschrift (§ 11) zusammengefaßt, womit die Bedeutung des richtigen Verhaltens beim Fahren in Fahrspuren besonders hervorgehoben wird. Insoweit ergeben sich auch für das Befahren von Kreuzungen auf Fahrbahnen, die durch Fahrbahnmarkierungen in mehrere Fahrspuren eingeteilt sind, einige wichtige Besonderheiten.

Zunächst einmal gilt es dabei, die vorhandenen Fahrbahnspuren maximal auszulasten, d. h. bei Vorhandensein von beispielsweise drei Fahrbahnspuren möglichst alle drei gleichmäßig zu belegen und nicht nur die mittlere zu benutzen, weil dann nur ein Drittel an Fahrzeugen die Kreuzungen überqueren kann und bei einem Haltegebot die Fahrzeugkolonne dreimal länger als notwendig wird. Hieraus erklärt sich auch die Aussage in § 11 Abs. 2 StVO, daß innerhalb von Ortschaften auf Straßen mit markierten Fahrspuren gleicher Fahrtrichtung jede Fahrspur benutzt werden kann.

Allerdings bedeutet das nicht, daß die Fahrspur ständig gewechselt werden dürfte, denn abgesehen davon, daß hiernach die Benutzung jeder Fahrspur nur „unter Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr" zulässig ist und ein Überwechseln in eine andere Fahrspur „nur unter Rücksichtnahme auf den übrigen, insbesondere den nachfolgenden Verkehr erlaubt ist" (vgl. § 11 Abs. 4 StVO), spricht §11 Abs. 1 StVO eindeutig den Grundsatz aus, daß „innerhalb einer Fahrspur zu fahren ist, sofern dem nicht besondere Umstände entgegenstehen". Für das Fahren in Fahrspuren bei Annäherung an eine Kreuzung bedeutet dies insbesondere, Fahrspurtreue zu halten, um so die Ordnung an Kreuzungen und Einmündungen nicht durcheinander zu bringen, den anderen Verkehrsteilnehmern die Übersicht über die Verkehrssituation nicht zu erschweren und diese nicht zu Verhaltensmaßnahmen zu zwingen, die mit Behinderun-

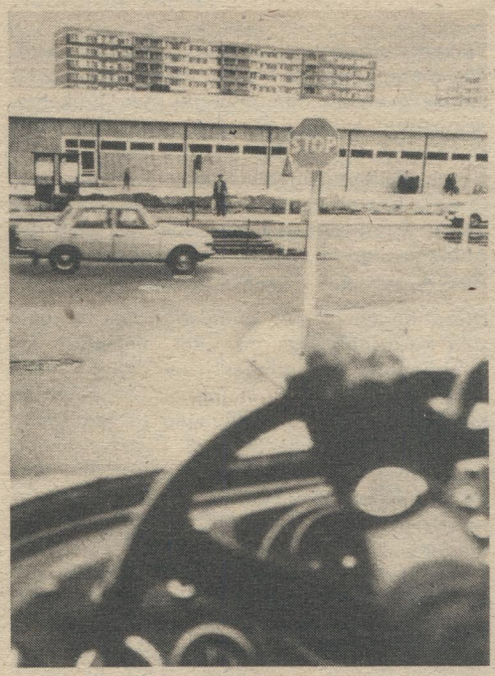
gen oder Gefährdungsmomenten verbunden sind.

Dabei soll ausdrücklich unterstrichen werden, daß sich das Verbot des Fahrspurwechsels bei Annäherung an Kreuzungen nicht nur auf den Bereich bezieht, in denen ein Überwechseln durch Sperrlinien (vgl. Bild 510 der Anlage 2 zur StVO) ohnehin verboten ist, sondern auch die Fälle erfaßt, in denen dies der übrige Verkehr, insbesondere der nachfolgende, ohne dessen Belästigung oder Behinderung nicht erlaubt. Und schließlich sei dazu auch noch auf folgendes hingewiesen: Künftig stellt jeder Fahrspurwechsel eine Änderung der Fahrtrichtung im Sinne des § 15 StVO dar, die unter Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers oder auf andere geeignete Weise anzuzeigen ist, und zwar nicht fakultativ wie bisher, sondern zwingend.

Die Änderung der Fahrspur in der Nähe von Kreuzungen und Einmündungen und ein damit betätigter Fahrtrichtungsanzeiger kann jedoch bei anderen den Eindruck eines beabsichtigten Abbiegevorganges erwecken, der in Wirklichkeit gar nicht gewollt ist. Zu welch schwerwiegenden Mißverständnissen das bei anderen Fahrzeugführern führen kann, haben wir erst unlängst in dem Beitrag „Weil er rechts blinkte" im Heft 6/77 darzulegen versucht.

Wer trotz alledem im Kolonnenverkehr und Fahren in mehreren Fahrspuren an Kreuzungen und Einmündungen abzubiegen beabsichtigt und dies nicht ohne Fahrspurwechsel verwirklichen kann, darf dies – wie bereits betont unter Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers – nur dann tun, wenn er dabei den anderen Verkehr nicht behindert, indem er insbesondere nicht in den Sicherheitsabstand zwischen zwei hintereinander fahrenden Fahrzeugen der anderen Fahrspur hineinwechselt (§ 15 Abs. 2 StVO).

Dieses Vorhaben könnte er nicht verwirklichen, wenn die anderen darauf keine Rücksicht nehmen würden. Daraus ergibt sich, daß auch die anderen Fahrzeugführer unter Beachtung ihrer Grundpflichten aus § 1 StVO gehalten sind, einen angezeigten Fahrspurwechsel zum Zwecke eines Abbiegevorganges zu ermöglichen, vor allem durch Vergrößerung des Sicherheitsabstandes, womit das Einordnen des anderen in die Abbiegespur unterstützt wird.



Verkehrsstau auf Kreuzungen

Mit der Aufnahme der Bestimmung des § 27 StVO, wonach Fahrzeugführer u. a. eine Kreuzung oder Einmündung – auch wenn die Verkehrsrichtung freigegeben ist – nicht befahren dürfen, wenn dahinter durch Verkehrsstau oder eine besondere Verkehrssituation die ungehinderte Weiterfahrt nicht möglich ist, würde erstmalig solchen zeitweilig in Erscheinung tretenden starken Verkehrskonzentrationen, wie sie eingangs dargestellt wurden, mit einer besonderen Rechtsnorm Rechnung getragen. Mit ihr soll ein Blockieren von Kreuzungen und Einmündungen vermieden oder doch zumindest dem entgegengewirkt werden. Dadurch, daß der Fahrzeugführer in solchen Situationen vor der Kreuzung hält und nicht auf diese auffährt, wo er dann sowieso zum Stehen kommen würde, wird wenigstens eine Möglichkeit eröffnet, um den Verkehr nach einer Richtung noch weiterleiten zu können, anstatt den Verkehr völlig zum Erliegen zu bringen.

Vorfahrt beachten!

Wenn auch das Anliegen der neuen StVO, an Kreuzungen und Einmündungen ein hohes Maß an Ordnung und Sicherheit zu gewährleisten, nicht auf die Regelung der Vorfahrt reduziert werden kann, so behalten gleichwohl die Bestimmungen über die Vorfahrt nach wie vor große praktische Bedeutung.

Nicht überall und zu jeder Zeit kann der Verkehr an Kreuzungen und Einmündungen durch Ampelanlagen oder Verkehrsposten geregelt werden. Angesichts der schier endlosen Anzahl von Kreuzungen und Einmündungen ist es noch nicht einmal möglich

– und auch nicht notwendig –, hier mittels Verkehrszeichen die Vorfahrt zu bestimmen. Bei diesen Kreuzungen und Einmündungen, die nicht durch eine besondere Verkehrskonzentration gekennzeichnet sind, muß vielmehr der einzelne Fahrzeugführer selbst eigenverantwortlich entscheiden, welchem Benutzer von sich kreuzenden Fahrbahnen im Verhältnis zueinander der Vorrang gebührt.

Die Antwort auf diese Frage gibt die Regelung der Vorfahrt nach § 13 StVO. Von ihrem Grundanliegen her behält sie solche bewährten Prinzipien bei wie: Rechts vor links bei gleichberechtigten Straßen, Vorrang gekennzeichneter Hauptstraßen gegenüber Nebenstraßen, Wartepflicht dem Gegenverkehr gegenüber beim Linksabbiegen auf derselben Straße. Des weiteren wird mit § 13 der neuen StVO einerseits die bisherige Regelung des Kreisverkehrs („der Benutzer des Kreisverkehrs hat die Vorfahrt") aufgehoben, andererseits klargestellt, daß außer Feld-, Wald- und anderen Wegen, die auf Straßen einmünden oder diese kreuzen, auch die Ausfahrten aus Grundstücken und Parkplätzen als Nebenstraßen gelten (§ 13 Abs. 4).

Besonderes Gewicht im Sinne einer echten qualitativen Neuregelung hat auch § 13 Abs. 6 StVO, wonach künftig Straßenbahnen in jedem Fall von anderen Fahrzeugführern die Vorfahrt zu gewähren ist, also unabhängig davon, ob z. B. die Straßenbahn bei gleichberechtigten Straßen von links kommt, ob sie sich von einer Nebenstraße aus einer Hauptstraße nähert oder auf derselben Straße links abbiegen will. Diese auf die Unterstützung des öffentlichen Nahverkehrs zur Einhaltung der Fahrpläne gerichtete Regelung verlangt von jedem Fahrzeugführer vor allem in den ersten Monaten des kommenden Jahres besondere Umsicht. Von dieser Verpflichtung sind auch die Führer von Straßenbahnen nicht ausgeschlossen, für die die Neuregelung der Vorfahrt Straßenbahnen gegenüber keineswegs bedeutet, von der eigenen Verpflichtung zur Beachtung der Grundregeln nach § 1 StVO befreit zu sein.

Insgesamt liegt aber der besondere Wert der Regelung der Vorfahrt nach der neuen StVO darin, daß im § 13 Abs. 1 StVO ein generelles Prinzip zum Ausdruck gebracht wird, nämlich der Grundsatz, daß es bei der Regelung der Vorfahrt nicht in erster Linie darum gehen kann, zu klären, wer die Vorfahrt hat, sondern darum, was derjenige zu tun hat, der einem anderen die Vorfahrt zu gewähren hat. Ein „Vorfahrtsrecht" hat es zwar schon immer nicht gegeben. Aber von einer „Wartepflicht" war bisher im Gesetz auch nicht die Rede. Nunmehr hebt § 13 Abs. 1 insbesondere diese Wartepflicht hervor und verbindet damit konkrete Verhaltensanforderungen, wann ein Wartepflichtiger die Kreuzung oder Einmündung erst befahren darf: „Wenn er ausreichende Sicht hat und jede Gefährdung anderer Fahrzeugführer ausgeschlossen ist."

Dr. Hans Neumann

40 Tote durch Leichtsinn

Rücksichtsloses Verhalten auf den Autobahnen

Die künftige Straßenverkehrsordnung ist in aller Munde. In den Verkehrsteilnehmerschulungen erläutern die Lektoren die wesentlichsten Neuerungen und diskutieren mit den Teilnehmern die neuen Anforderungen. Alle Massenmedien, einschließlich unserer Zeitschrift, popularisieren die neuen Regelungen über das Verhalten im Straßenverkehr. Doch dabei dürfen wir keineswegs vergessen, daß die 50 Paragraphen unserer jetzigen Straßenverkehrsordnung noch bis zum 31. Dezember 1977 uneingeschränkt gültig sind und wir unser Verhalten im Straßenverkehr entsprechend danach richten müssen.

Wie es die Kraftfahrer sehen

In unserer Redaktion mehren sich in letzter Zeit die Zuschriften, in denen Kraftfahrer von den unangenehmen Erlebnissen berichten, die ihnen Rechtsüberholer auf den Autobahnen bereitet haben. Die Briefschreiber selbst hatten sich ordnungsgemäß zum Überholen auf die linke Spur eingeordnet. Noch vor dem direkten Überholvorgang hatten sie plötzlich einen rechten Nebenmann, der sich dann noch zwischen Überholenden und Vorausfahrenden drängelte. Solch ein Manöver ist nicht nur verboten und riskant, sondern – vor allem bei den hohen Geschwindigkeiten – äußerst verantwortungslos.

Wie es die Verkehrspolizei sieht

Komplexe Kontrollen der Verkehrspolizei haben diese Angaben bestätigt. Die Hauptabteilung Verkehrspolizei im Ministerium des Innern teilte dazu mit, daß das Fehlverhalten auf den Autobahnen vor allem im ständigen Linksfahren, Rechtsüberholen, vorschriftswidrigen Halten und Parken, unzulässigen Wenden und rücksichtslosen Erzwingen der Vorfahrt bei der Auffahrt an den Anschlußstellen besteht. Allein 1976 wurden dabei 40 Menschen getötet und mehr als 500 zum Teil schwer verletzt. Falsches Verhalten beim Überholen waren für 7,5 Prozent aller Autobahnunfälle die Ursache.

Eine gefährliche Unsitte ist das Wenden über den Mittelstreifen der Autobahn geworden. „Anstatt vorschriftsgemäß bis zur nächsten Anschlußstelle zu fahren und dort die Fahrtrichtung zu korrigieren, setzte man sich und andere höchsten Gefahren aus, um Minuten zu sparen", heißt es im Pressematerial des Ministeriums des Innern. Dazu wird folgendes Beispiel angeführt: „3 Schwerverletzte und erheblicher Sachschaden waren die Folge, als ein Pkw-Fahrer am 21. Juli 1977 auf der Autobahn im Kreis Königs Wusterhausen pflichtwidrig den unbefestigten Mittelstreifen zum Wenden überqueren wollte. Wegen Gegenverkehr mußte der Kraftfahrer halten. Der Pkw rollte wieder zurück und ein auf der Überholspur heranfahrendes Kraftfahrzeug stieß mit diesem zusammen."

Etwa ein Viertel aller Autobahnunfälle ereignen sich, weil plötzlich gebremst werden mußte. Die Ursachen dafür sind vor allem Kraftfahrer, die sich rücksichtslos an Anschlußstellen die Vorfahrt erzwingen. Folgenschwere Unfälle für die Nichtschuldigen sind oft das Ergebnis solch egoistischer und rechtswidriger Verhaltensweisen Einzelner.

Mehr Rücksicht auf Einsatzfahrzeuge

Unbefriedigend ist auch das Verhalten vieler Kraftfahrer gegenüber Einsatzfahrzeugen des Krankentransports oder der Volkspolizei einschließlich Feuerwehr. Diesen mit Sondersignalen (Blaulicht, Martinshorn oder Sirene) ausgerüsteten Fahrzeugen wird nicht im ausreichenden Maße der geforderte Vorrang eingeräumt. Der Paragraph 44 StVO regelt das jedoch verbindlich und eindeutig. Darum ist es unverständlich, daß selbst unmittelbar vor solchen Einsatzfahrzeugen ungestört weitergefahren wird. Ist es Unbekümmertheit, ist es Ignoranz? Auf jeden Fall ist es Rücksichtslosigkeit.

All jene sollten bedenken, daß sie selbst einmal diese Einsatzfahrzeuge benötigten könnten. Und bei solchen Einsätzen geht es immer um wertvolle Minuten und oftmals um Menschenleben!

Herbert Schadewald

Messenachricht

Auf der Leipziger Herbstmesse 1977 wurden eine Reihe von Weiterentwicklungen und Neuheiten an und für Kraftfahrzeuge vorgestellt, von denen hier einige angeführt werden sollen.

Das Motorradwerk Zschopau kündigte eine neue MZ an, die MZ TS 150 Luxus. Sie wird die von der TS 250/1 her bekannten Rundinstrumente – Drehzahlmesser und Tacho – aufweisen. Die Luxusausführung wird 150,– M mehr kosten als die jeweilige Standardausführung.

Ein neues Zweirad, das auch in den Kofferraum der Pkw paßt, zeigte Mifa. Das neue Klappfahrrad hat u. a. eine hochgezogene Lenkstange, zwei Gepäckträger (vorn und hinten) und eine größere Übersetzung.

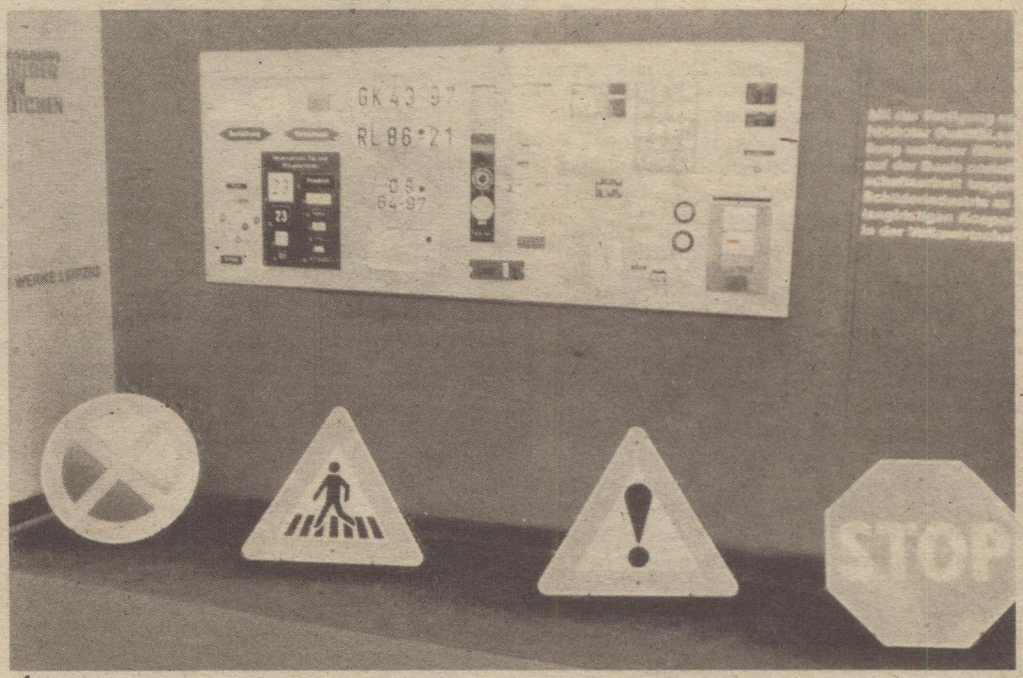
Den in Leipzig vorgestellten Trabant 601 S de luxe, die nunmehr vierte Ausstattungsvariante im Trabantprogramm, stellten wir bereits im Heft 9/77 vor. Inzwischen liegt auch der Preis für diesen Typ fest. Er beläuft sich auf 9450,– M.

Die Eisenacher warteten wieder mit einigen Verbesserungen und Extras für den Wartburg 353 W auf. Als Sonderwunsch-Extra wurde eine Waschanlage für die Scheinwerferscheiben vorgestellt, bei der die Wasserstrahldüse in der Scheinwerfereinfassung angebracht ist (siehe Pfeil im Foto). Um den Wartburg leiser zu bekommen, entfällt künftig die Ledermanschette zwischen dem Kühler und dem Lüfterleitring. Die gleiche Kühlwirkung wird mit einem neuen, vierflügligen Lüfter erzielt. Weiterhin stattet das Werk den 353 W künftig mit einem neuen Vergaser aus, der so konstruiert ist, daß unter allen Umständen die Bestimmungen über Abgase von Kraftfahrzeugmotoren eingehalten werden. Schließlich wird ein neues Kupplungsausrücklager für eine längere Lebensdauer sorgen.

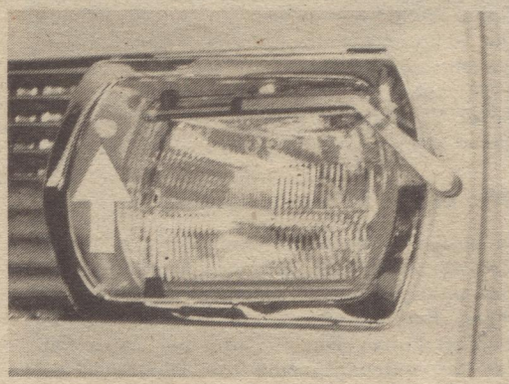
Doblina zeigte erstmals die neue Sicherheitsgurtkollektion. Sie zeichnet sich durch eine vereinfachte Verstellmöglichkeit der Gurte im Bereich des Schlosses aus und wurde um Gurte für die Rücksitze (zunächst für den Wartburg 353 W) erweitert.

Die Fahrzeugelektrik der DDR zeigte eine neue Rechteckscheinwerferbaureihe mit einem Plastgehäuse. Diese Gehäuse lassen sich für Halogenfern- und -nebellicht, für Nebelschlußleuchten und Rückfahrscheinwerfer verwenden. In der Nebelscheinwerferausführung bieten sie zwei Vorteile gegenüber den bisherigen runden für die Pkw mit 140 bzw. 136 mm Lichtaustritt. Sie sind wesentlich leichter (nur noch 600 g gegenüber 1000 bzw. 950 g), und sie haben einen geringeren Abstand zwischen dem Fuß und der Scheinwerfermitte, wodurch das Biegemoment am Befestigungspunkt auf 44 Prozent reduziert wird.

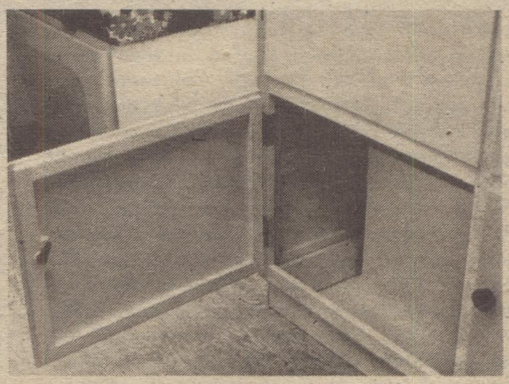
Von den sozialistischen Ländern wurden zwei neue Fahrzeuge bzw. Fahrzeugreihen ausgestellt. Auf dem Freigelände der UdSSR war der Lada 1600 zu sehen, und die ČSSR zeigte auf dem Motokov-Stand die Škoda der Reihen 105 und 120.



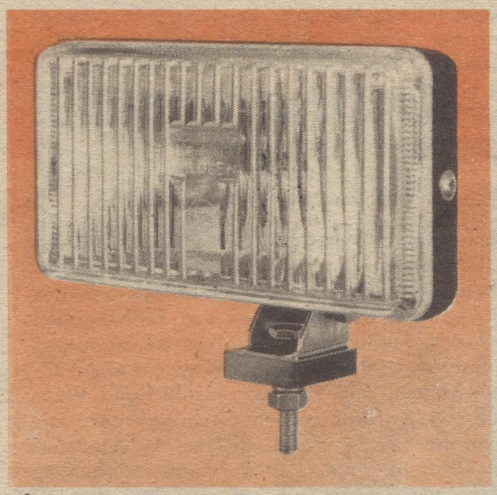
1



2



3



4

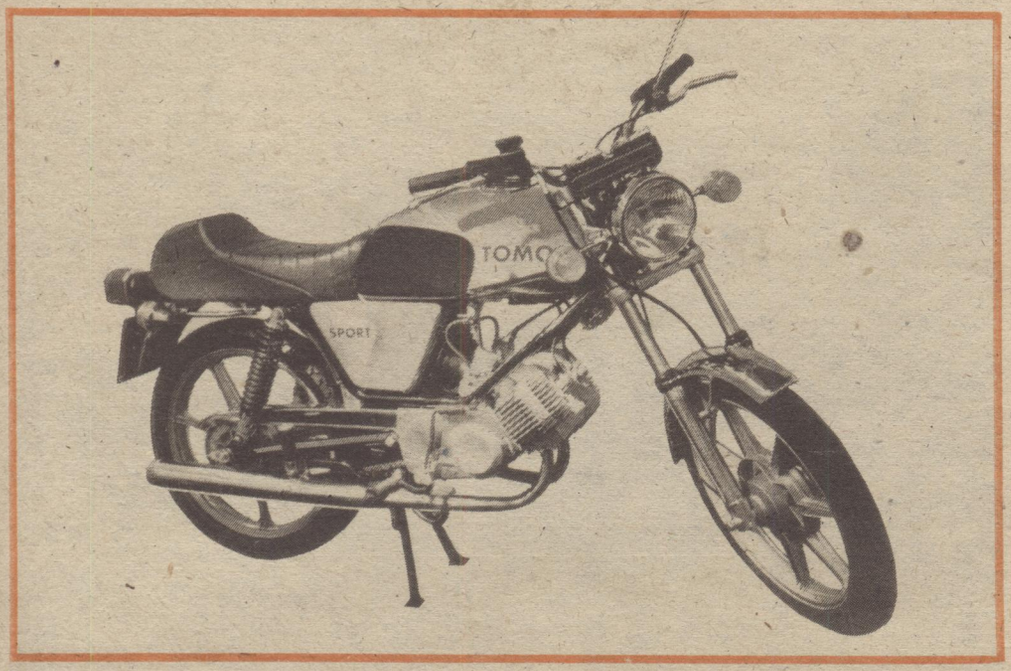
1 Auch die neue StVO war auf der Leipziger Messe vertreten. Die Erzeugnisgruppe Schilder, Skalen, Zeichen zeigte einige neue Verkehrszeichen.

2 Für das Sonderwunschprogramm des Wartburg 353 W steht jetzt wieder die Waschanlage für die Scheinwerferscheiben zur Verfügung. Neu ist die Wasserstrahldüse in der Einfassung (Pfeil).

3 Der Wohnanhänger Intercamp HS soll künftig (wahrscheinlich ab 1978) mit einer Propangasheizung und einem Kühlschrank ausgerüstet werden können. Die Heizung wird in diesem Schrankteil untergebracht. Außerdem wird es Doppelglasscheiben in den Fenstern geben.

4 AKA Electric zeigte u. a. eine neue Rechteckscheinwerferbaureihe mit einem leichten Plastgehäuse. Hier die Ausführung für Halogen-Nebelscheinwerfer.

en



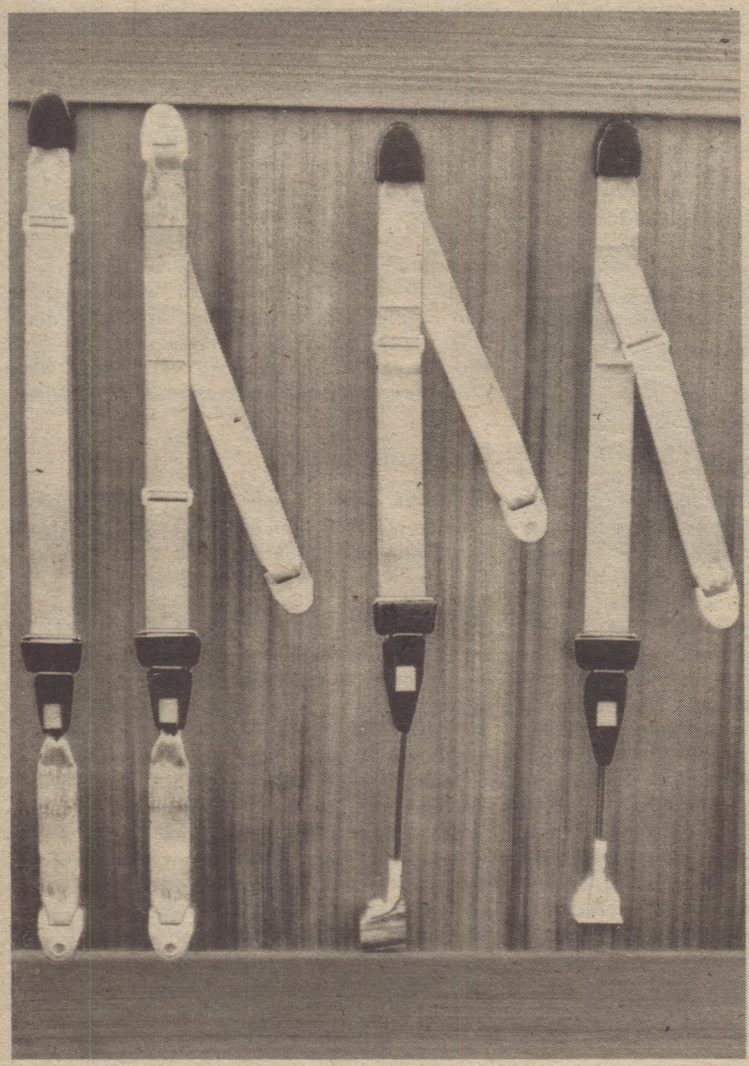
5 Diese hübsche 175-cm³-Sportmaschine zeigte Tomos aus der SFR Jugoslawien. Für sie wurden 22 PS, eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h und ein Kraftstoffverbrauch von 5,4 l/100 km angegeben.

6 In Döbeln wird ab 1978 ein neuer Sicherheitsgurt hergestellt, der im Bereich des Schlosses eine vereinfachte Verstellmöglichkeit aufweist. Außerdem wurden Gurte für die Wartburg-Rücksitze gezeigt (ganz links im Bild der Zweipunkt-Beckengurt, daneben ein Dreipunkt-Gurt für die Außenplätze).

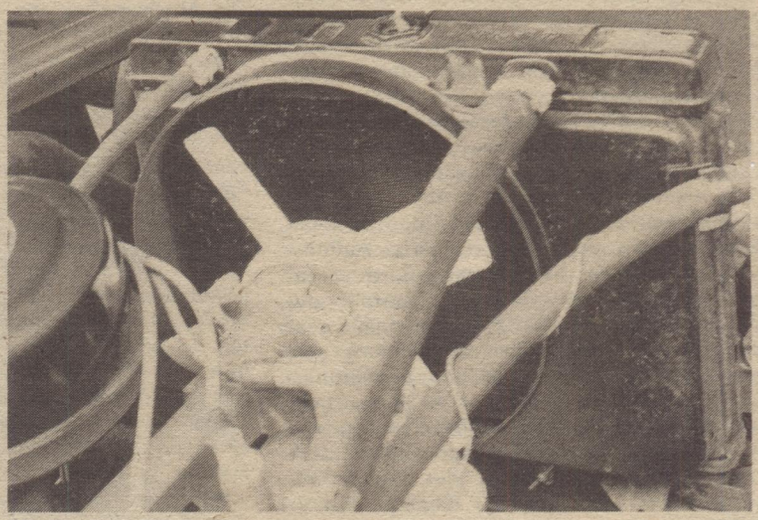
7 Der Wegfall der Ledermanschette am Kühler wird den Wartburg 353 W leiser machen. Für den nötigen Wind sorgt nun ein vierflügliger Lüfter.

8 Ab 1978 wird die MZ TS 150 auch in einer Luxusausführung hergestellt. Sie ist mit den von der 250er Luxusauführung bekannten Rundinstrumenten ausgestattet.

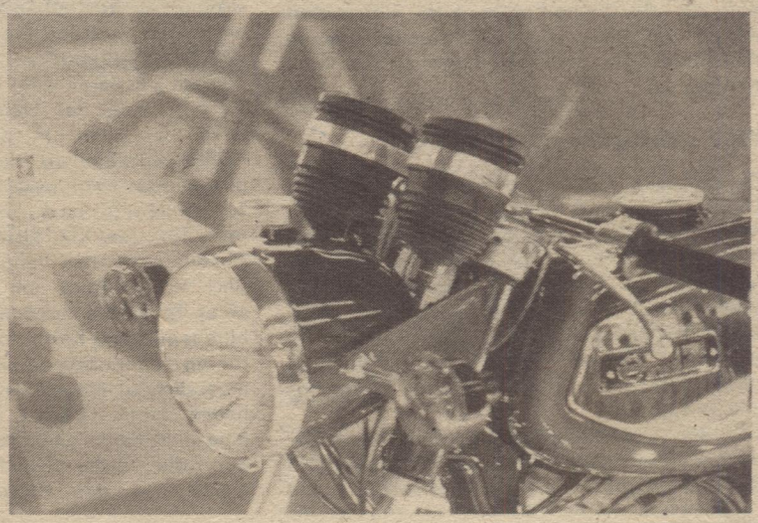
5



6



7



8

Die Organisation des Abschleppdienstes

Bestellte Hilfe

Aller guten Dinge sind drei. Nach den Hilfezeichen im Heft 7 und den Abschlepphaken im Heft 9 sollen nun Hinweise für den Fall gegeben werden, daß beides nichts mehr nützt, d. h. offizielle Hilfe – also der Abschleppdienst – bemüht werden muß oder daß der eine oder andere ohnehin nur an offizieller Hilfe interessiert ist.
Wir stützen uns dabei auf Materialien, die uns von 13 Kraftverkehrskombinaten der Bezirke dankenswerterweise auf unsere Bitte hin zur Verfügung gestellt wurden.

Wann Abschleppdienst?

Wir vertreten den Standpunkt, daß sich ein Kraftfahrer zunächst selbst helfen sollte. Wenn das nicht möglich ist, sollte er andere Kraftfahrer um Hilfe bitten. Erst dann, wenn auch diese Hilfe-Form nicht mehr ausreicht, ist der Ruf nach organisierter Hilfe notwendig. Ein solcher Ruf wird sich meist an den Kfz-Hilfsdienst wenden müssen. Dieser kann den größten Teil der Schäden vor Ort reparieren. Was über seine Reparaturmöglichkeiten auf der Straße hinausgeht, ist dann Sache des Abschleppdienstes. Natürlich wird auch ein bei einem Verkehrsunfall stark beschädigtes Fahrzeug in den meisten Fällen vom Abschleppdienst zu bergen sein. Hier soll es aber nicht um die Unfälle gehen, sondern um normale Unterwegsschäden.
Der VEB Kraftfahrzeug-Instandsetzung Erfurt rät den Kraftfahrern, lieber nicht zum Abschleppseil zu greifen (nur im äußersten Notfall), sondern generell den Abschleppdienst zu bemühen. Er warnt vor den Gefahren beim Schleppen mit einem Seil (mögliche Auffahrunfälle, Schäden am Fahrzeug durch ungewöhnliche Zugbeanspruchung, Ausfall der Bremskraftverstärker bei Pkw, die damit ausgerüstet sind). Wir halten die Warnung aufgrund eigener Erfahrungen und Beobachtungen für nicht ganz begründet. Außerdem geht aus den Schreiben der Kraftverkehrsbetriebe hervor, daß die Abschleppkapazitäten doch recht begrenzt sind (was wir aus den Hinweisen ableiten, daß auch mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist). Wir vermuten daher, daß die Abschleppdienste total überfordert wären, nähmen alle abschleppbedürftigen Kraftfahrer die Erfurter Hinweise für bare Münze.

Wer schleppt?

Die offizielle Kraftfahrerhilfe ist in unserem Lande auf Bezirksebene organisiert. Unter Mitwirkung staatlicher Stellen werden jährliche Kfz-Hilfsdienstpläne erarbeitet, in denen festgelegt ist, welche Kfz-Instandsetzungsbetriebe und Werkstätten wann für den Hilfsdienst zuständig ist. Der Abschleppdienst ist entweder diesen Hilfsdienst-Einrichtungen direkt zugeordnet oder auf andere Weise damit verknüpft.
Wie die Organisation erfolgt auch die Information über den Hilfsdienst (einschließlich des Abschleppdienstes) auf Bezirksebene. Die

Die Abschleppbetriebe sind zu einem erheblichen Teil mit „Huckepack-B-1000" ausgerüstet, die ein bequemes, materialsparendes und schnelles Abschleppen ermöglichen.

Hilfsdienstpläne werden in plakatähnlicher Form ausgehängt und sind bestimmten Serviceeinrichtungen (Fernsprechkundendienst, Autobahnmeistereien) bekannt. Die Pläne hängen an den Minoltankstellen, in öffentlichen Dienststellen (Räte der Bezirke, Kreise, Städte und Gemeinden), in Erholungsgebieten, in allen VPKA, in VP-Dienststellen größerer Städte, in Hauptpostämtern und größeren Postämtern, in Straßenmeistereien, Werkstätten und Kraftverkehrsbetrieben. Ereilt einen das Schicksal, den Hilfsdienst im allgemeinen und vielleicht auch noch den Abschleppdienst im besonderen in Anspruch nehmen zu müssen, im eigenen Bezirk, wird man sich meist zu helfen wissen, notfalls auch ohne einen solchen Plan. Zumindest läßt sich eine Stelle ausmachen, die weiterhelfen kann. Pannen passieren aber leider öfter auf großer Fahrt, fernab des Heimatbezirkes und noch dazu zu Zeiten, in denen mindestens die Hälfte der Stellen, in denen ein Hilfsplan ausgehängt ist, geschlossen sind. Da die Tankstellen ja auch zu den Informationsträgern für den Kfz-Hilfsdienst und damit des Abschleppdienstes gehören, genügte auch ein Blick in den Atlas, um den nächsten Ort mit einer Tankstelle auszumachen. Dann muß der hilfebedürftige Kraftfahrer aber erst dorthin fahren oder telefonieren. Kurz, es dauert eigentlich zu lange, bis man weiß, wer einem helfen kann. Unserer Meinung nach sollte eine Informationsmöglichkeit geschaffen werden, die solche Zwischenglieder überflüssig macht und den direkten Kontakt zu den Hilfsdiensteinrichtungen ermöglicht. So eine Informationsquelle gehörte dann in das Handschuhfach oder den Tankrucksack, wie die Betriebsanleitung und der Autoatlas. Es ist vielleicht gar nicht notwendig, daß eine solche Information alle Hilfsmöglichkeiten beinhaltet, sondern beispielsweise nur die, die ständig erreichbar sind oder die mit Sicherheit immer weiterhelfen können. Und da solche ständigen Hilfseinrichtungen Jahr für Jahr ihren Dienst tun, könnte so etwas auch in Broschurform veröffentlicht werden, ohne daß jährliche Änderungen notwendig würden. Eine andere Möglichkeit bietet sich über unsere Zeitschrift an. Wir sind gern bereit, den Kraftfahrern solche Informationen mitzuteilen.

Bereitschaftszeiten

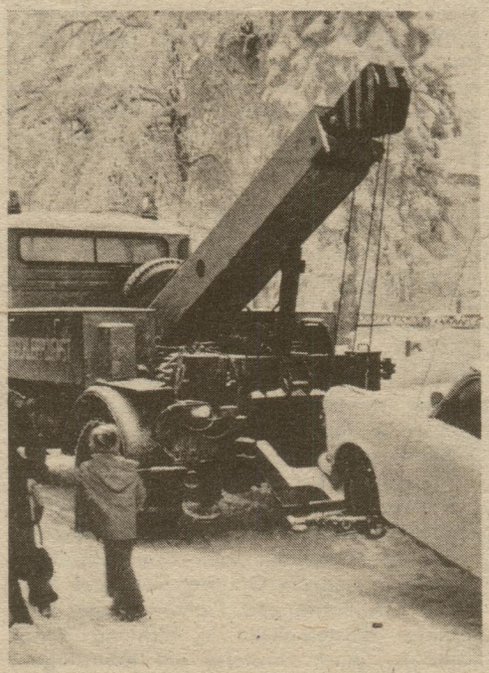
Im Bezirk Schwerin erfolgt der Bereitschaftsdienst laut Plan von 6 bis 22 Uhr. Da keine einschränkenden Bemerkungen dazu gemacht wurden, wird sich diese Bereitschaft auf alle Tage beziehen, also auch die Wochenden. In den Bezirken Magdeburg und Karl-Marx-Stadt ist jeweils ein Betrieb rund um die Uhr und täglich dienstbereit, die anderen sind es in der normalen Arbeitszeit. Außerdem haben noch einige Betriebe außerhalb der normalen Arbeitszeit Bereitschaftsdienst (da müssen die Kollegen also abends aus den Betten geklingelt werden). Der Bezirk Cottbus gibt als Bereitschaftszeit 6 bis 22 Uhr an, sonst nur in besonderen Fällen bzw. wenn es der Belastungszustand noch erlaubt oder bei Havarien. Im Bezirk Halle ist die normale Einsatzzeit montags bis freitags von 6 bis 18 Uhr. Ein Betrieb ist auch nachts, an Wochenenden und Feiertagen dienstbereit. Erfurt gibt seine Einsatzbereitschaft mit täglich rund um die Uhr an. Auch für Frankfurt (Oder) wird eine

ständige Einsatzbereitschaft mitgeteilt. In beiden Fällen werden nachts, an Wochenenden und Feiertagen sicher auch weniger Betriebe tatsächlich einsatzbereit sein als in den Tagesstunden der Wochentage.

Wenn – wie oben vorgeschlagen – ein zentrales Informationsmaterial erarbeitet werden könnte, so sollte überlegt werden, inwieweit hier eine gewisse Vereinheitlichung erreicht werden kann, vor allem was die Einsatzbereitschaft außerhalb der normalen Arbeitszeit betrifft. Vielleicht ließe sich das ganze auch noch mehr systematisieren, beispielsweise dergestalt, daß zwischen 18 und 6 Uhr zumindest der Hilfs- und Abschleppdienst in der jeweiligen Bezirksstadt dienstbereit wäre. Wenn dann noch alle Kraftfahrer deren Adressen einschließlich der Telefonnummern (vielleicht sogar mit Vorwahlnummer!) hätten, könnte sich mancher Hilfesuchender Wege und Telefonate ersparen. Aber sicher sind noch andere Lösungen denkbar. Außerdem wäre auch noch der Umstand zu berücksichtigen, daß die meisten Kraftfahrer ja freitagabends, sonnabendvormittags und sonntagnachmittags bzw. -abends unterwegs sind. Es läge nahe, gerade in diesen Zeiten die Einsatz- oder gar Dienstbereitschaft der Kfz-Hilfsdienste und damit auch der Abschleppdienste zu erhöhen.

Abschleppziele und -zuständigkeiten

Eine unserer Fragen an die Verkehrskombinate zielte darauf ab, zu erfahren, ob es eventuelle Zuständigkeitsschwierigkeiten gibt und ob die Zielwünsche der Abzuschleppenden berücksichtigt werden können. Aus den Antworten läßt sich die Aussage ableiten, daß davon ausgegangen wird, den Kunden abzuschleppen, wohin er es wünscht. Die Besatzungen der Abschleppfahrzeuge geben dabei Hinweise auf die nächste Werkstatt und günstige Wege dahin. Die Antworten lassen aber auch durchblicken, daß nicht zu allen Zeiten alle Wünsche, vor allem wenn in den Heimatort geschleppt werden soll, der mehrere hundert Kilometer entfernt liegt, erfüllt werden können, weil sonst die Abschleppfahrzeuge zu lange ausfallen würden.



Trotzdem gehören aber die Kranfahrzeuge nach wie vor zum Fuhrpark der Abschleppdienste. Solche Abschleppmanöver setzen voraus, daß sich zumindest die Hinterräder noch drehen.

Bei derartigen Schäden (hier an der Radaufhängung) können sich die Kraftfahrer nicht mehr selbst helfen. In solchen Fällen muß der Abschleppdienst bemüht werden (Bild oben).

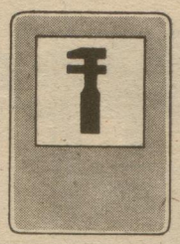
Ein Hilfesuchender muß sich nicht unbedingt an den Hilfs- bzw. Abschleppdienst des Bezirkes wenden, in dem er liegengeblieben ist. Er kann sich auch an die Nachbarbezirke wenden, wenn dort stationierte Dienste näher an der Pannenstelle liegen als der zuständige Dienst des Bezirkes, in dem er sich befindet. Auch vom Abschleppdienst seines Heimatbezirkes kann er sich nach Hause schleppen lassen. Die meisten Bezirke verweisen darauf, daß es dabei keine Kompetenzschwierigkeiten gibt. Einige deuten aber solche an bzw. nennen sie beim Namen. Der VEB Kfz-Instandsetzung „Max Reimann" Potsdam macht darauf aufmerksam, daß gegenwärtig noch keine direkten Kooperationsbeziehungen über die Bezirksgrenzen hinaus bestehen. „Demzufolge ist erst einmal der Abschleppdienst des jeweiligen Bezirkes für die Hilfleleistung verantwortlich. Fahrzeugen, die am Rande des Bezirkes liegenbleiben und in einen Nachbarbezirk geschleppt werden sollen, kann nur dann durch den Abschleppdienst des gewünschten Bezirkes Hilfe zuteil werden, wenn dieser in der Lage ist, den Auftrag anzunehmen."

Die Erzeugnisgruppe Kfz-Instandhaltung Bezirk Cottbus schildert ein Beispiel dafür, daß die dabei notwendigen Abstimmungen nicht ganz einfach sind: „Unverständlich ist für uns das Verhalten des Abschleppdienstes Berlin. Ruft ein in Berlin beheimateter Hilfesuchender die Autobahnmeisterei Freiwalde an, um nach Berlin geschleppt zu werden, so wird die Anforderung an die Autobahnmeisterei Königs Wusterhausen weitergegeben. Diese erhält dann jedoch vom Abschleppdienst Berlin die Antwort, daß sich dieser nur für den Raum Berlin bereitzuhalten habe. In diesen Fällen mußte dann immer der Abschleppdienst Lübben einsetzen."

Huckepack für Zweiräder?

Wenn wir von Kraftfahrzeugen und vom Kfz-Hilfsdienst sprechen, so meinen wir damit natürlich nicht nur die Autos, sondern auch die zweirädrigen Kraftfahrzeuge. Diese können ja bekanntlich im Pannenfall nicht an ein Abschleppseil gehängt werden (mit Ausnahme der Motorradgespanne), so daß eine Abschlepphilfe der Kraftfahrer untereinander hier ausscheidet. Wir fragten deshalb speziell nach den Hilfemöglichkeiten für motorisierte Zweiräder.

Rostock erklärte kurz und bündig: „Zweiradfahrzeuge werden nicht abgeschleppt." Aus Suhl kommt der Hinweis, daß die Zweirädrigen nicht in den Hilfsdienstplan einbezogen



sind, in Neubrandenburg steht der Hilfsdienst zwar auch für Zweiradfahrer zur Verfügung, ein Abschleppen ist aber nicht möglich, in Schwerin werden Motorräder zwar in die nächste Werkstatt, nicht aber in den Heimatort transportiert. Der VEB Kombinat Kraftverkehr Gera gesteht: „Die Hilfeleistung für Zweiräder läßt noch viele Wünsche offen. Das resultiert daraus, daß die Abschleppbetriebe keine Kräder in ihrem Produktionsprogramm (gemeint ist das Instandsetzungsprogramm, die Redaktion) haben."
Daß es auch anders, besser geht, beweist der Bezirk Halle, der uns mitteilt, daß den Zweiradfahrzeugen die gleiche Hilfe zuteil wird wie allen anderen Kraftfahrzeugen. Es ist zu wünschen, daß andere Bezirke sich an Halle ein Beispiel nehmen.

Wartezeiten

Nehmen wir an, ein Kraftfahrer hat über Telefon den Abschleppdienst bestellt. Ihm wurde mitgeteilt, daß er gegen 19 Uhr mit Hilfe rechnen kann. Er wartet. Gegen 18 Uhr kommt ein Fahrzeug vorbei, das ihm auch helfen könnte. Was tun?
Im Regelfall wird zwischen dem Kunden und dem Abschleppdienst eine Zeit vereinbart. Diese Zeit ist verbindlich. Wenn der Kunde frühere Hilfe annehmen will, muß er den Abschleppdienst wieder abbestellen. Kann dieser noch vor dem Einsatz davon informiert werden, entstehen dem Kunden keine Kosten. Ist das nicht mehr möglich, muß der Kunde die Leistung trotzdem bezahlen. Andererseits ist der Kunde nicht verpflichtet, über die vereinbarte Zeit hinaus zu warten. Nimmt er nach dieser Zeit andere Hilfe in Anspruch und entfernt sich vom Pannenort, so muß er den verspätet eingetroffenen Abschleppdienst nicht bezahlen. Die Abschleppbetriebe sind allerdings kaum in der Lage, eine exakte Zeit anzugeben, sondern operieren meistens mit einer Zeitspanne, wofür wohl jeder Verständnis aufbringen kann. Außerdem ist es sicher fehl am Platze, eine Minutenfeilscherei zu beginnen. Da es sich – wie der folgende Abschnitt zeigen wird – um größere Beträge handeln kann, die im ungünstigsten Fall für nichts und wieder nichts zu zahlen sind, ist es ratsam, sich nach Beweismitteln und/oder Zeugen für den Zeitpunkt des Verlassens der Pannenstelle umzusehen.

Abschleppkosten

Wir vermuten, daß die Angst vor großen Rechnungen der Abschleppbetriebe manchen davon abhalten wird, sich um offizielle Abschlepphilfe zu bemühen. Die Sorge besteht, soweit größere Abschleppstrecken zustandekommen, zu recht. Auch das ist deshalb ein Grund für uns, zunächst einmal der gegenseitigen Hilfe der Kraftfahrer das Wort zu reden und die bestellte Hilfe nur für die tatsächlich notwendigen Fälle zu empfehlen.
Wir können im Rahmen dieses Beitrages nur in etwa angeben, mit welchen Kosten zu rechnen ist. Gegenwärtig wird im Ministerium für Verkehrswesen eine zentrale Preisregelung für solche Leistungen erarbeitet, die wir nach Bestätigung durch die zuständigen Stellen sozusagen als Nachtrag veröffentlichen werden. Unsere Richtpreise und Berechnungsprinzipien beruhen auf Befragungen von Abgeschleppten. Sie können nicht als Grundlage für irgendwelche Forderungen genommen werden.

Berechnungsgrundage sind einmal die Kilometer, die ein Abschleppfahrzeug von seinem Standort über den Zielort bis zurück zum Standort zurücklegen muß. Ist diese Strecke kurz, ergibt sich ein höherer Kilometerpreis als bei langen Strecken. Er bewegt sich in den Grenzen von etwa 1,– M km für Entfernungen von 10 km über 0,75 M km bei Strecken von etwa 500 km bis zu 0,55 M km, wenn die Strecke des Abschleppfahrzeuges 900 km betrug. Müssen außer dem Fahrzeug noch Personen mitgenommen werden, was ja in der Regel der Fall sein wird, so entstehen Kosten von acht Pfennig pro Kilometer und Person. Weiterhin können Wartezeitenentgelder berechnet werden, und für die Kollegen des Abschleppdienstes müssen in entsprechenden Zeiten Überstunden-, Sonntags-, Nacht- und Feiertagszuschläge pro Stunde bezahlt werden. Die Zuschläge bewegen sich in den Größenordungen von etwa 1,60 M Stunde und Kollege bei Überstunden, etwas über 3,– M an Sonntagen und in der Nacht und reichlich 6,– M an Feiertagen.

Notwendige Angaben

Es ist sicher leicht einzusehen, daß eine optimale Abschleppleistung (bezogen auf die Zeit, die Kosten und die einzusetzende Technik) nur dann erbracht werden kann, wenn der Kunde den Abschleppdienst so genau wie möglich in Kenntnis setzt. Die Abschleppbetriebe wünschen von den Hilfesuchenden folgende Angaben:

- Fahrzeugfabrikat und Typ.
- Polizeiliches Kennzeichen.
- Standort des abzuschleppenden Fahrzeuges. Das kann eine Kilometersteinangabe auf der Autobahn sein, eine F-Straßen-Nummer und ein Ort (beispielsweise F 95 zwischen Borna und Frohburg, oder F 5 hinter Wusterhausen in Richtung Perleberg). Auch Hinweise auf Kreuzungen, markante Gebäude bzw. Orientierungspunkte, die die Natur bietet, können zur Standortbeschreibung genutzt werden. Orientierungsmöglichkeiten bietet oft auch der Autoatlas.
- Name und Anschrift des Fahrzeugeigentümers bzw. des Auftraggebers (beide müssen ja nicht identisch sein). Den Hilfsdiensten geht es darum zu wissen, wer die Rechnung bezahlt. Und wer mit dem Fahrzeug seines Freundes unterwegs ist, wird seine eigene Adresse angeben, da der Freund wohl kaum die Abschleppkosten tragen möchte. Handelt es sich um Betriebsfahrzeuge, sollte neben der Anschrift des Betriebes auch der Name des Kraftfahrers angegeben werden.
- Angaben zur Schadensursache soweit sie vom Kraftfahrer erkannt worden ist. Man sollte sich daher merken, mit welchen Geräuschen und Reaktionen das Fahrzeug ausgefallen ist und vor dem Anruf einmal auf mögliche Schadensstellen einen Blick werfen.
- Zielort. Das ist entweder die Heimatadresse, eine bekannte Werkstatt oder auch nur die Bitte, zur nächsten Werkstatt geschleppt zu werden, die helfen kann.
- Anzahl der zu befördernden Personen. Rostock macht darauf aufmerksam, daß nur der Kraftfahrer befördert werden kann. „Andere Mitreisende aus dem abzuschleppenden Pkw müssen sich selbst bis zur nächsten Stadt, Bahnstation usw. bemühen." Im Bezirk Cottbus kann man für solche Fälle über den Hilfs- bzw. Abschleppdienst auch ein Taxi bestellen. Andere Betriebe geben solche Hinweise nicht. Vielleicht haben sie Möglichkeiten gefunden – was sehr begrüßenswert wäre – auch die Mitreisenden mitnehmen zu können.

Möglichkeiten und Unmöglichkeiten

Der Hilfsdienst hat die Aufgabe, Unterwegshilfe zu leisten und Fahrzeuge wieder in einen fahrfertigen Zustand zu versetzen. Der Abschleppdienst bringt solche Fahrzeuge in die Werkstatt, die unterwegs auf der Straße nicht in einen fahrfertigen Zustand versetzt werden können. In keinem Fall kann es die Aufgabe der Unterwegshilfe sein, umfassende Grundinstandsetzungen vorzunehmen, obwohl das von vielen Kraftfahrern gewünscht wird und sicher oft ratsam wäre (aus technologischen, zeitlichen und kostenmäßigen Gründen). Bleibt beispielsweise ein Pkw mit Getriebeschaden liegen und wird in eine nahe Werkstatt geschleppt und stellt die Werkstatt fest, daß ein Lager auszuwechseln ist, so wird sie diesen Schaden nach Möglichkeit beheben. Der Kraftfahrer kann aber nicht erwarten, daß die Hilfsdienstwerkstatt gleich noch die eigentlich fällige Getriebeüberholung vornimmt und vielleicht auch noch die Kupplung überholt (was sich ja oft anbietet, wenn das Getriebe ausgebaut ist). Etwas anderes ist es, wenn die Werkstatt sich dazu in der Lage sieht. Das wäre ein Glücksfall, auf den aber keiner Anspruch hat.
Kraftfahrer, die bewußt mit einem bekannten Schaden auf die Reise gehen und darauf bauen, daß ihnen der Hilfsdienst schon helfen wird, handeln sehr egoistisch und treiben Mißbrauch mit einer Einrichtung, die für Notfälle gedacht ist. Sie sollten bedenken, daß auch sie selbst die Leidtragenden einer solchen Einstellung werden können, wenn sie im tatsächlichen Notfall einmal nicht so schnell Hilfe bekommen können, weil andere, die ebenso dachten, den Hilfsdienst und Abschleppfahrzeuge blockieren. Und wer schneidet sich schon gern ins eigene Fleisch?

Klaus Zwingenberger

Wie geht es weiter?

Autobahn Berlin-Rostock

In zahlreichen Leserbriefen wurde und wird immer wieder angefragt, in welchen Etappen die Autobahn Berlin–Rostock vollendet wird und ob an eine Schließung des Berliner Rings im westlichen Teil gedacht ist. Das Ministerium für Verkehrswesen stellte uns nun ein Material zur Verfügung, aus dem die gewünschten Informationen entnommen werden können. Die Redaktion

Entsprechend der Direktive des IX. Parteitages der SED zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR in den Jahren 1976 bis 1980 sind die im Straßenwesen zur Verfügung stehenden Fonds vorrangig auf den Ausbau und die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit des Autobahn- und Fernverkehrsstraßennetzes zu konzentrieren. Die Fertigstellung der Autobahn Berlin-Rostock bildet den Schwerpunkt des Autobahnneubauprogramms im Fünfjahrplanzeitraum.

Von der rund 230 km langen Autobahn Berlin–Rostock einschließlich dem Nordanschluß Berlin sind zur Zeit bereits 170 km für den Verkehr freigegeben. Es handelt sich dabei um die Teilstrecken:

1. Nordanschluß Berlin vom Abzweig Berlin-Pankow bis zur provisorischen Abfahrt Berlin-Pankow/Heinersdorf – 9 km,
2. Südliche Teilstrecke von Schwanebeck (Anbindung an die bestehende Autobahn) bis zur Autobahnanschlußstelle Wittstock (Kreuzung mit der LIO 3) – 106 km,
3. Nördliche Teilstrecke von der Autobahnanschlußstelle Kuchelmiß (Kreuzung mit der LIO 66) bis zur Autobahnanschlußstelle Rostock-Ost (Kreuzung mit der F 105) – 55 km.

Zwischen Berlin und Rostock war bisher folgende Strecke ausgeschildert:

Über den Nordanschluß Berlin bzw. dem Berliner Ring gelangte der Verkehrsteilnehmer auf die Autobahn Berlin-Rostock, die er bis zur Anschlußstelle Wittstock benutzen konnte. Von da aus fuhr er auf der LIO 3 bis Pritzwalk, dann auf der F 103 bis Krakow am See, um dann über die neu ausgebaute LIO 66 bei Kuchelmiß auf die Autobahn zu gelangen. In umgekehrter Richtung wurde der Verkehrsteilnehmer ähnlich geführt. Ihm wurde empfohlen, von Pritzwalk weiter auf der F 103 bis Kyritz zu fahren, um von dort über die F 5 bis Bückwitz und dann auf der F 167 bei Neuruppin auf die Autobahn zu gelangen. Die Streckenführung brachte zwischen Berlin und Rostock durchschnittliche Reisezeitverkürzungen von 50 Minuten.

Im Oktober wird nun ein weiteres Teilstück mit einer Länge von rund 25 km dem Verkehr übergeben. Die südliche Teilstrecke wird dann bis zur Autobahnanschlußstelle Leizen (Kreuzung mit der F 198) durchgängig befahrbar sein. Die Verkehrsführung erfolgt dann in beiden Richtungen zwischen den Anschlußstellen Leizen und Kuchelmiß auf der F 198 und 103. Damit wird die Reisezeit um weitere 20 Minuten gesenkt und das Erholungszentrum rund um die Müritz besser erschlossen.

Die Übergabe der restlichen 40 km zwischen den Anschlußstellen Leizen und Kuchelmiß ist für Ende 1978 vorgesehen. Die Reisedauer von Berlin nach Rostock wird dann auf der durchgängig befahrbaren Autobahn etwa zwei und eine halbe Stunde betragen.

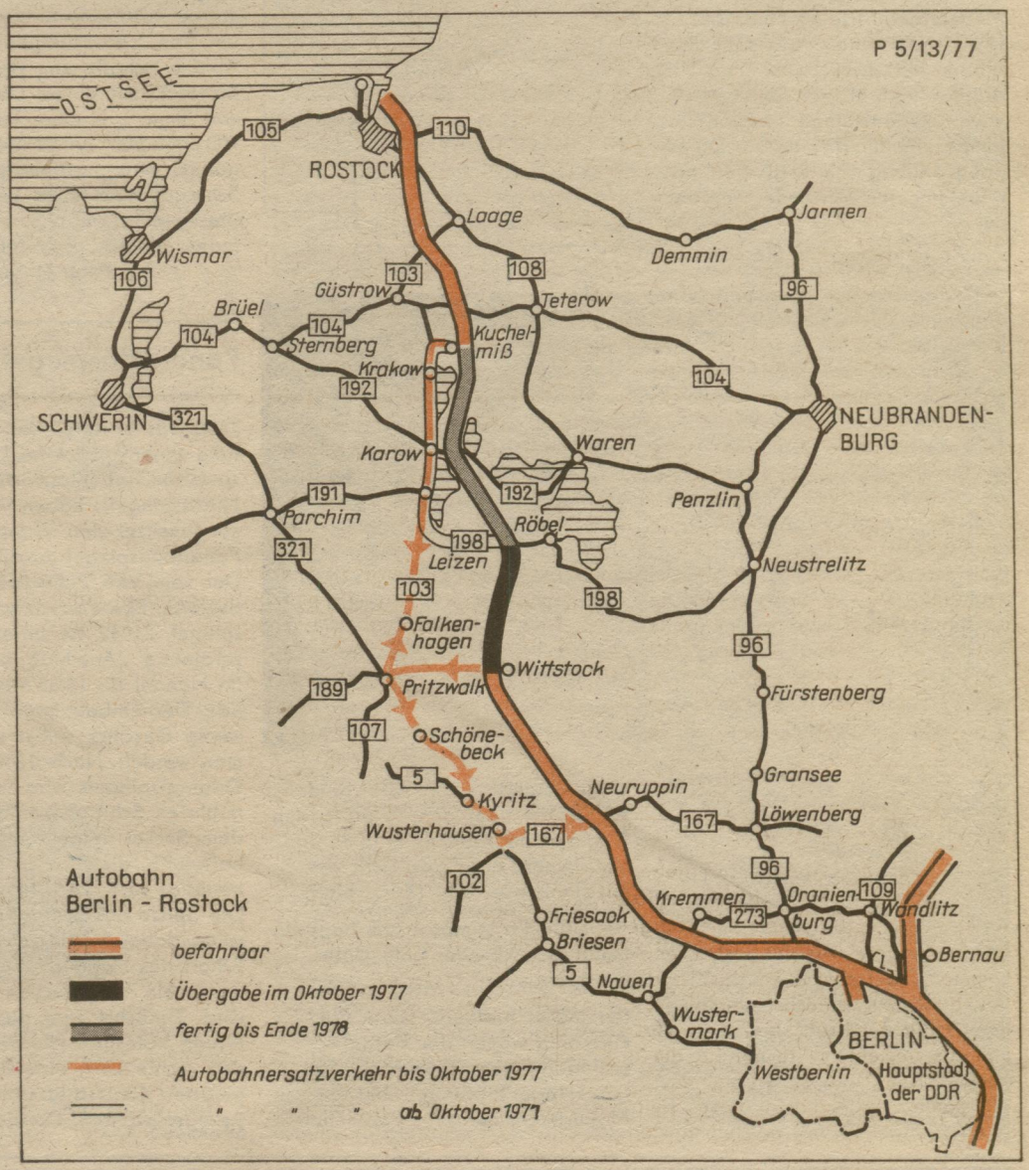
Mit der Autobahn Berlin–Rostock werden auch eine Reihe von Bezirks- und Kreisstädten sowie umfangreiche landwirtschaftliche und industrielle Siedlungsgebiete bzw. Zentren verkehrlich besser erschlossen. Das betrifft insbesondere

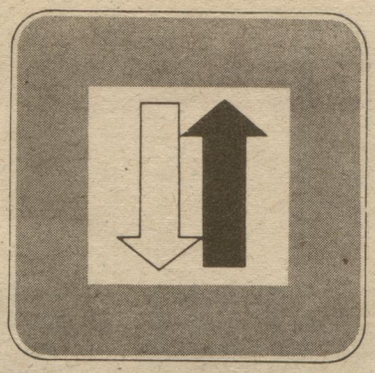
- Oranienburg, über die Anschlußstelle Birkenwerder (Kreuzung mit der F 96),
- Neuruppin, über die beiden Anschlußstellen Neuruppin-Süd und Neuruppin,
- Wittstock und Pritzwalk, über die Anschlußstelle Wittstock,
- die direkte Anbindung der Mecklenburgischen Seenplatte mit den Zentren Röbel, Waren und Malchow,
- Schwerin, über die Anschlußstelle Malchow (Kreuzung mit der F 192)
- Anbindung des Rostocker Hafens und der Ostsee-Erholungsgebiet einschließlich Stralsunds, über die Anschlußstelle Rostock-Ost (Kreuzung mit der F 105).

Bis Ende 1979 ist außerdem die Fertigstellung des 30 km langen Autobahnabschnittes zwischen der Autobahn Berlin–Rostock und dem Berliner Ring in Richtung Potsdam vorgesehen. Damit werden dann wesentliche Verbesserungen der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Norden und Süden der DDR eintreten.

Die genannten Baumaßnahmen werden nicht nur zu Reisezeitverkürzungen führen, sondern auch zu Kraftstoffeinsparungen. Die Anbindung der Autobahn Berlin–Rostock an das bestehende Straßennetz erfolgt über 20 Anschlußstellen, woraus sich ein mittlerer Abstand von 11,5 km ergibt.

Parkplätze mit einer Kapazität von je 30 Pkw-Einheiten werden in mittleren Abständen von 12 km errichtet bzw. existieren schon.





Prüfgerät: Taschenlampe

Für Arbeiten an der Autoelektrik sind oftmals bei Defekten Durchgangsprüfungen von Leitungen oder Bauelementen erforderlich.

Ohne Meßinstrument fehlen dazu teilweise entsprechende Spannungsquellen. Beim Pkw ist bei Kurzschluß nicht in jedem Falle die anliegende Batteriespannung zur Fehlersuche anwendbar.

Wie die Fotos zeigen, baute ich an eine Taschenlampe mit Flachbatterie zwei Meßgerätebuchsen an. Eine wurde gegen das Gehäuse isoliert und über einen Draht mit dem Minus-Pol der Batterie verbunden. Der Plus-Pol liegt getrennt durch den Schalter am Taschenlampengehäuse (siehe obere Zeichnung). Die andere Meßgerätebuchse verschraubte ich deshalb leitend mit dem Gehäuse. Mit zwei kleinen Prüfdrähten verfügt man somit über eine funktionsfähige Taschenlampe, die gleichzeitig zur Durchgangsprüfung von Leitungen oder Bauelementen verwendet werden kann.

Zur Anwendung wird die Lampe eingeschaltet, sofern die beiden Prüfdrähte über den zu prüfenden Gegenstand Kontakt miteinander bekommen, geht das Licht der Taschenlampe aus (Kurzschluß).

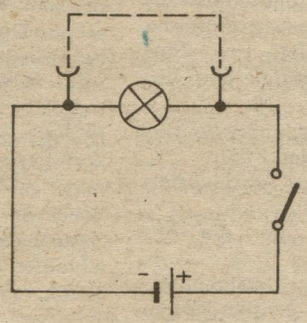
Verlischt die Lampe nicht, liegt ein Leitungsbruch oder eine Unterbrechung vor.

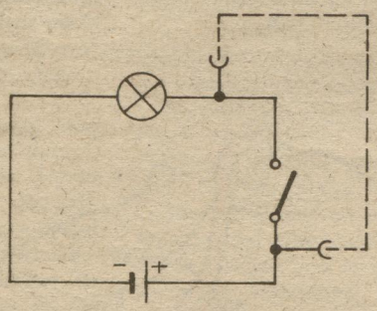
Bei dieser Methode sollte nur kurzzeitig wegen der Batterieentladung geprüft werden. Für langzeitige Prüfungen besteht die Möglichkeit, den Plus-Pol isoliert über die Gerätebuchse nach außen zu führen und die zweite Buchse leitend mit dem Gehäuse zu verbinden (siehe untere Zeichnung). Zur Anwendung als Prüfgerät bleibt in diesem Fall die Lampe ausgeschaltet. Bei Verbindung der beiden Buchsen über die Drähte leuchtet die Lampe auf.

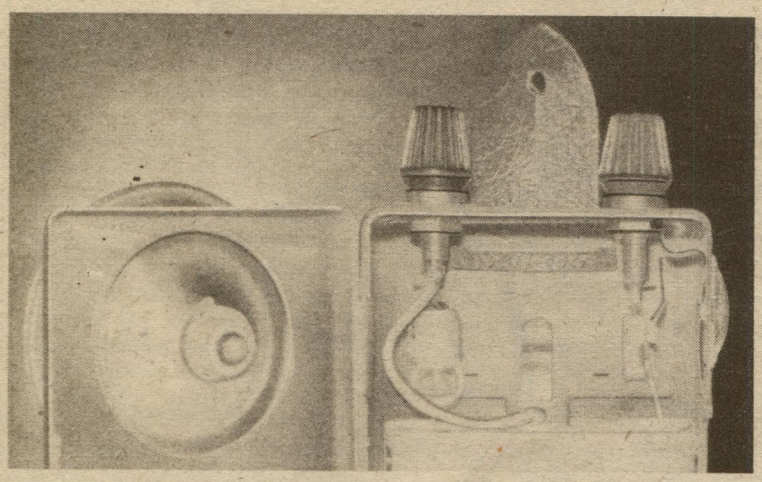
Bei beiden Varianten müssen zur Prüfung andere Spannungsquellen abgeschaltet sein.

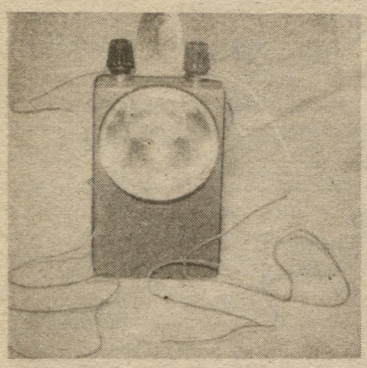
Klaus Müller, Erfurt

Zeichnung: Läpke, Müller
Fotos: Dr. König, Hofmann, Müller









Abflußschlauch für Wartburg

In der Reserveradmulde im Kofferraum des Wartburg 353 befindet sich häufig Wasser. Schon bei vielen Fahrzeugen fand ich starke Rosterscheinungen rund um den Verschlußgummi. Eine Abhilfe schafft ein kleiner PVC-Schlauch mit einem Durchmesser von 3 mm und einer Länge von 100 mm. Der runde Verschlußgummi wird durchbohrt und der Schlauch nach oben bündig in diesen eingeklebt. Somit kann jedes Wasser ablaufen.

Peter Stübner, Dresden

Panoramaspiegel im Lada

Trotz des Vorteils, den der originale Innenspiegel im Lada aufzuweisen hat (Kippvorrichtung als Nachtspiegel), haben viele Fahrzeugbesitzer den Wunsch, einen Panoramaspiegel anzubringen. Der vom VEB BLEWA Schleiz produzierte Pkw-Panorama-Innenspiegel 31042 ist unter der Bezeichnung „Anschluß universal" im Handel für 13,35 Mark erhältlich. Der Einbau kann mit ein wenig Geschick selbst vorgenommen werden. Nach dem Lösen des Originalspiegels wird mit einem mittleren Schraubenzieher die auf dem Sockel aufgenietete Plasthalterung, die für den Blendschutz benötigt wird, vorsichtig gelöst. Die Spitze des Schraubenziehers sollte dabei möglichst dicht am Schaft des Hohlnietes anliegen, damit ein Wegbrechen vermieden wird. Zunächst wird die Plasthalterung befestigt. Hierbei muß in das rechte Loch eine der vorher gelösten Kreuzschlitzschrauben eingezogen werden. Danach wird die Befestigung des Panoramaspiegels vorbereitet. Die in der Tüte mitgelieferte „Pfanne" (Halterung für das Kugelgelenk) wird auf das Loch der Plasthalterung aufgesetzt und mit der Senkschraube 3 × 20 mm befestigt. Die zweite Kreuzschlitzschraube ist nicht zu verwenden, da sonst die Funktion des Kugelgelenkes nicht gesichert wird.

Vor diesem Arbeitsgang ist zur Erleichterung beim Eindrücken der Kugel in die Pfanne, die eingezogene Spannschraube völlig herauszuschrauben. Anschließend kann die Kugelhalterung in die Pfanne eingedrückt und der Spiegel in die gewünschte Stellung gebracht werden. Ein nicht zu festes Anziehen der Spannschraube ist empfehlenswert, damit auch während der Fahrt ein leichtes Verstellen des Spiegels mit einer Hand möglich ist.

Lutz Ostehr, Magdeburg

Vorbildliches

Am 10. August 1977 wurde an meinem Motorrad ein Schaden verursacht; der Spiegel war abgebrochen und lag auf der Sitzbank. Wenn es auch kein großer Schaden war, so war ich doch verärgert. Als ich den Benzinhahn öffnen wollte, fand ich am Zylinderkopf einen Zettel. Der Schadenverursacher hatte sich damit (mit voller Adresse und polizeilichem Kennzeichen) gemeldet. Der Berliner Kraftfahrer teilte mir mit, daß er mit seinem Wartburg Camping beim Rückwärtsfahren das Motorrad umgestoßen hat. Solch vorbildliche Information findet man nicht jeden Tag.

Helmut Schreiber, Stralsund

Kurioses

Während das Verkehrszeichen „Hauptstraße" den Kraftfahrer vermuten läßt, daß er sich auf einer solchen befindet, belehrt ihn das Zusatzzeichen, daß die Hauptstraße eigentlich von links nach rechts (bzw. umgekehrt) verläuft. Daß es sich hierbei um keinen Scherz handelt, beweist eindeutig die Befestigung der Schilder.

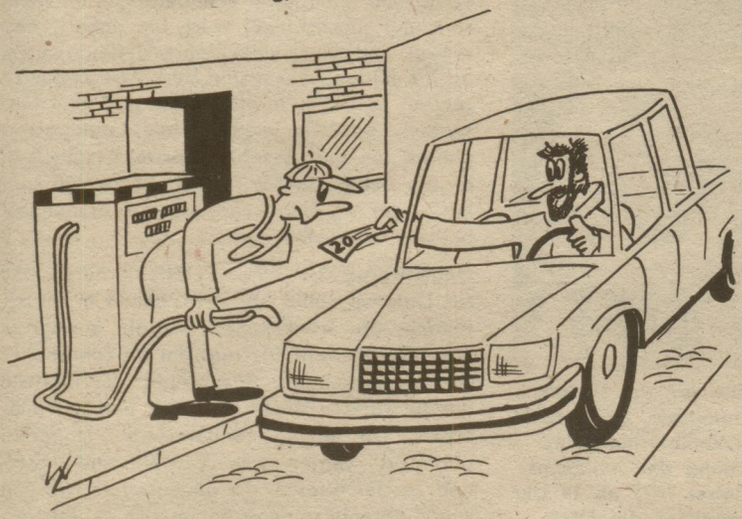
Zu finden ist diese seltsame Kombination in Torgelow.

Des Rätsels Lösung: Es handelt sich um zwei aufeinander folgende Kreuzungen. Das obere Schild gilt für die erste, das untere Schild für die zweite Kreuzung. Die Torgelower scheinen das zu wissen. Es wäre aber wünschenswert, die Schilder so zu gestalten bzw. aufzustellen, daß auch Ortsfremde eindeutig informiert werden.

Dr. Winfried König, Berlin

Im thüringischen Buttstädt befindet sich an einer Hauswand dieses originelle Parkplatzschild.

Reinhard Hofmann, Lichtenstein

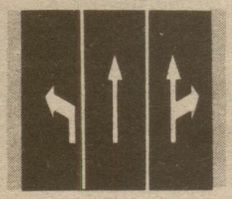


„Bitte 0,75 l Sprit, aber 42 Prozent muß er haben!"

So ist es richtig

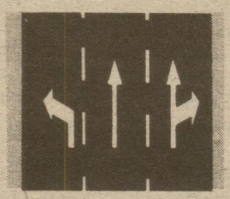
Durch ein redaktionelles Versehen wurden im Heft 8/1977 auf der Seite 274 die beiden Zusatzzeichen 510 und 511 der neuen StVO vertauscht.

Richtig ist es so:



510*

Bild 510* Pfeilzeichen zwischen Sperrlinien – verpflichten Fahrzeugführer zur Weiterfahrt in der durch die Markierung angezeigten Richtung



511*

Bild 511* Pfeilzeichen zwischen Leitlinien – verpflichten zum Einordnen

Wir bitten Sie, liebe Leser, um Entschuldigung. **Die Redaktion**

Lärm vermeiden

Der freiwillige Helfer der Deutschen Volkspolizei wird von einem Bewohner eines Neubaugebietes davon unterrichtet, daß durch Kraftfahrzeugführer, vorwiegend in den frühen Morgenstunden, häufig Lärm durch Laufenlassen von Motoren und durch Abgabe von Hupsignalen verursacht wird. Welche Rechtslage ist gegeben und was kann gegen die unnötige Lärmverursachung getan werden?

Der Schutz vor Lärm ist eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung und Förderung der Gesundheit der Bürger und für die weitere Gestaltung ihrer Arbeits- und Lebensbedingungen. Diese Aufgabe wird immer mehr durch die gesamte sozialistische Gesellschaft und alle Bürger erfüllt. Jeder von uns beteiligt sich im Wohngebiet, im Betrieb und in den Verkehrsmitteln an der Eindämmung und Überwindung vermeidbaren Lärms. Darüber hinaus sind die Leiter von Staats- und Wirtschaftsorganen entsprechend ihrer Verantwortung verpflichtet, die von Betrieben und anderen Einrichtungen ausgehenden betriebsbedingten Lärmeinflüsse schrittweise, im Einklang mit den ökonomischen Möglichkeiten zu vermindern bzw. auszuschließen. Lärm ist insbesondere durch rücksichtsvolles Verhalten der Bürger sowie durch sachgemäßes Bedienen von Anlagen, Maschinen, Geräten und Fahrzeugen und durch rationelle technische Vorkehrungen und andere geeignete Maßnahmen zu vermeiden (§ 2 Abs. 2 der Vierten Durchführungsverordnung vom 14 Mai 1970 zum Landeskulturgesetz – Schutz vor Lärm – GBl. II Nr. 46 S. 343). Hierzu gehört auch das rücksichtsvolle Bedienen von Kraftfahrzeugen. In § 8 Abs. 1 der Vierten Durchführungsverordnung wird deshalb bestimmt, daß bei der Benutzung und dem Betrieb von Fahrzeugen innerhalb geschlossener Ortschaften sowie in Erholungsgebieten und der Umgebung von Kurorten jeder vermeidbare Lärm, insbesondere die nicht erforderliche Abgabe von akustischen Signalen und das unnötige Laufenlassen von Motoren zu unterbleiben hat (vgl. hierzu auch 1. Durchführungsbestimmung vom 27. Oktober 1970 zur Vierten Durchführungsverordnung zum Landeskulturgesetz – GBl. II S. 595, Kurortverordnung vom 3. August 1967 GBl. II S. 653).

Das unnötige Laufenlassen von Motoren und die nicht erforderliche Abgabe von akustischen Signalen (z. B. Hupe als Rufsignal) widersprechen neben den landeskulturrechtlichen Regelungen auch der Straßenverkehrsordnung, weil es sich um vermeidbare Belästigungen handelt (vgl. auch §§ 1 und 17 StVO).

Der freiwillige Helfer der Volkspolizei wird die Mitteilung des Bürgers entgegennehmen und entweder selbst oder gemeinsam mit Angehörigen der Volkspolizei den Sachverhalt prüfen. Im Prozeß der weiteren Gestaltung unserer sozialistischen Gesellschaftsverhältnisse lassen sich die hier geschilderten Störungen oft durch Aussprachen in den Haus- und Wohngemeinschaften der Bürger oder in ihren Arbeitskollektiven überwinden. Ein kameradschaftlicher Hinweis, vielleicht auch ein technischer Tip, reichen hierzu oft aus. Sollte vermeidbarer Lärm trotz Hinweise, Belehrungen und der Forderung der Volkspolizei oder der freiwilligen Helfer, ihn zu unterlassen, wiederholt verursacht werden oder handelt es sich um eine grobe Rechtsverletzung, wird durch die Volkspolizei zu prüfen sein, ob die Anwendung von Ordnungsstraf- oder anderen Erziehungsmaßnahmen zur Unterbindung der Störung und zur künftigen disziplinierten Wahrnehmung der Rechtspflichten durch den die Störung verursachenden Bürger erforderlich ist.

Hierbei werden stets die Art und Schwere der Ordnungswidrigkeit, die Umstände ihrer Begehung und die Person des Rechtsverletzers berücksichtigt (vgl. § 13 Abs. 1 OWG).

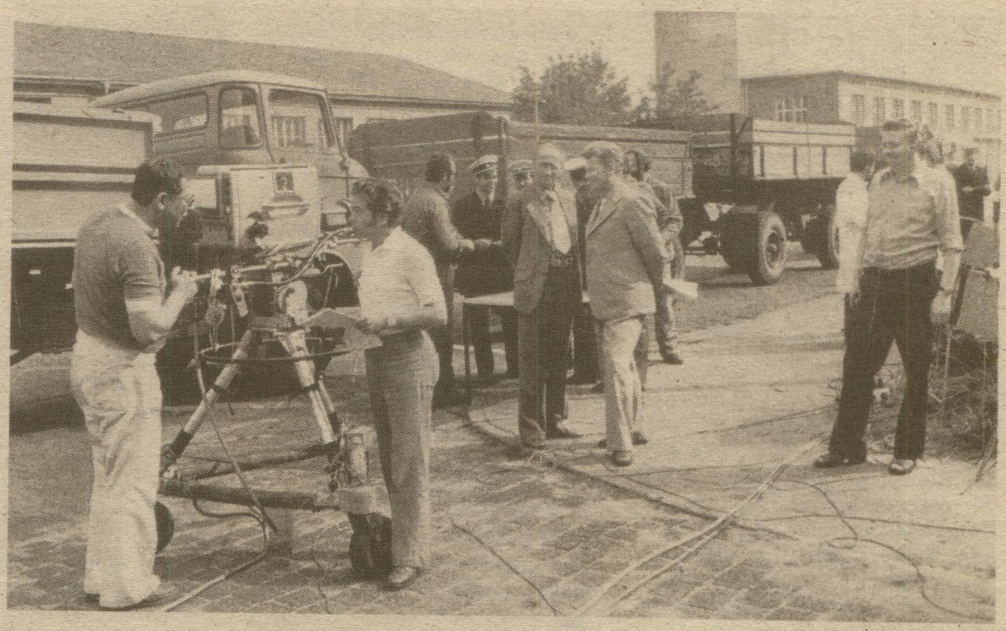
Dr. Wolfgang Surkau

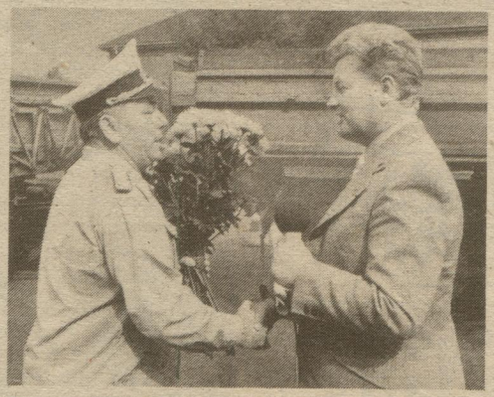
Am 31. Oktober: Das 250. Verkehrsmagazin

Das Verkehrsmagazin-Jubiläum wird am Haupttor des Gaskombinates Schwarze Pumpe stattfinden. Mitglieder des Verkehrssicherheitsaktivs dieses Betriebes werden die Akteure sein. Das Thema: Die nach der neuen Straßenverkehrsordnung mögliche Erweiterung der Befugnisse der gesellschaftlichen Verkehrssicherheitsaktive auf Kontrolle der Fahrtüchtigkeit. Das ist keine leichte Aufgabe. Es geht ja dabei nicht allein um die Kontrolle, ob vor oder während der Fahrt alkoholische Getränke eingenommen wurden. Die Fahrtüchtigkeit kann darüber hinaus durch psychische oder physische Mängel des Fahrzeugführers, durch Übermüdung, durch Krankheit oder durch Arzneimittel beeinträchtigt sein. Wie aber sollen das VSA-Mitglieder kontrollieren können, die keine Mediziner sind?

Professor Dr. sc. oec. Walter Becker hat den langjährigen medizinischen Berater des Verkehrsmagazins, Obermedizinalrat Dr. Kurt Schuster, gebeten, an einer Einfahrtkontrolle des Verkehrssicherheitsaktivs teilzunehmen und die VSA-Mitglieder bei der Ausübung ihrer Kontrollfunktion zu beraten. Die Fernsehkameras und der Fernseh-Übertragungswagen machen diese Ratschläge per Bildschirm allen Verkehrssicherheitsaktivs zugängig. Damit setzt das Verkehrsmagazin seine gute Tradition fort, die hervorragende gesellschaftliche Arbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der DDR zu fördern und zu aktivieren.

Gerade diese Unterstützung der gesellschaftlichen Verkehrssicherheitskollektive ist auch das Kernstück der seit zehn Jahren zwischen der Redaktion „Der Deutsche Straßenverkehr" und der Verkehrsmagazin-Redaktion des Fernsehens der DDR vereinbarten journalistischen Zusammenarbeit. 250 Verkehrsmagazine erinnern deshalb an viele gemeinsame Initiativen unserer beiden Redaktionen, die zu einer erfolgreichen Verkehrsunfallverhütung beitrugen: An den Wettbewerb „Verkehr – Verhalten – Verantwortung" zur Ermittlung der besten Aktivs und Arbeitsgruppen, in dessen Folge der staatliche Wettbewerb „Aufmerksam und rücksichtsvoll – ich bin dabei!" entwickelt und über viele Jahre geführt wurde, an die Bildung der ersten Verkehrserziehungszentren und die Veröffentlichung ihrer Erfahrungen, an die wiederholten Leistungsvergleiche um die verkehrssicherste Bezirksstadt, an die Aktion „Sicher fahren – Kraftstoff sparen" oder an den Lehrgang zur Breitenausbildung Erste Hilfe.





Blumen und Glückwünsche von der Verkehrspolizei zum 250. Verkehrsmagazin. Unser Bild oben zeigt das Team des Verkehrsmagazins vor Beginn der Aufzeichnung der Jubiläumssendung, die am 31. Oktober 1977 ab 19 Uhr im I. Programm des Fernsehens der DDR ausgestrahlt wird.

Fotos: Kind, Tauscher

Gegenwärtig ist eine Veröffentlichungsreihe zur Unterwegshilfe bei Pkw-Pannen in Vorbereitung, die im kommenden Jahr sowohl in unserer Zeitschrift als auch im Verkehrsmagazin parallel unter Ausnutzung der Vorteile des gedruckten Worts einerseits und der bildlichen Darstellung andererseits monatlich publiziert werden soll. Gemeinsame Leser- und Zuschauerforen, die gegenseitige Nutzung von Autorenleistungen haben sich in der Vergangenheit bewährt und werden auch künftig Bestandteil unserer Zusammenarbeit sein.

Jugend-VSA

Die Arbeitsgruppe „Sicherheit im Straßenverkehr" des Bezirks Suhl hatte die Vorsitzenden der bislang im Bezirk gebildeten 32 Jugend-Verkehrssicherheitsaktivs zu einem Wochenend-Erfahrungsaustausch in die Bezirksstadt gebeten. Und sie waren alle gern gekommen. Aus dem Kreis Sonneberg war sogar der 2. Sekretär der FDJ-Kreisleitung mit dabei, der an der Arbeit der Jugend-VSA besonders wegen der verstärkten Aktivitäten des sozialistischen Jugendverbands bei der Rechtspropaganda und -erziehung interessiert ist. Vor etwa fünf Jahren war unter maßgeblicher Hilfe des Leiters der Abteilung VK der BDVP Suhl, Genossen Oberstleutnant Schrimpf, das erste Jugend-Verkehrssicherheitsaktiv in einem Eisfelder Lehrlingswohnheim entstanden. Das Beispiel machte Schule, vor allem in Großbetrieben mit eigenen Lehrausbildungsstätten und Lehrlingswohnheimen, aber auch in einigen Landgemeinden und städtischen Wohngebieten. Und diejenigen Jugendlichen, die damals Verantwortung übernahmen, hat die Verkehrssicherheit nicht losgelassen; sie haben heute noch Funktionen auf diesem Gebiet inne.

Auch heute noch bestehen die meisten Jugend-Verkehrssicherheitsaktivs in Lehrlingsobjekten der Industrie und der Landwirtschaft. Ihr Vorteil ist das ständige Zusammenarbeiten, Zusammenlernen und Zusammenwohnen der Jugendlichen. Da bettet sich die Verkehrserziehung noch relativ leicht in die gesamte gesellschaftliche Arbeit der Lehrausbildungszeit ein.

Aber es gibt darüber hinaus auch schon einzelne solcher Jugendkollektive in Landgemeinden und Wohngebieten. Sie bemühen sich um die Teilnahme vor allem der jungen Motorrad- und Mopedfahrer an jugendgemäßer Verkehrserziehung. Das sind oft Diskothek-Abende oder Geschicklichkeitsturniere. Aber auch die Ein-

Auf der Suche nach neuen Wegen für eine höhere Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr

Wie sagen wir's den Eltern?

Auch in diesem Jahr waren die Prüfungen für den Erwerb der Goldenen EINS im Straßenverkehr ein großer Erfolg. Über anderthalb Millionen Kinder haben dieses Abzeichen aus den Sommerferienlagern nach Hause mitgebracht. Die Verkehrssicherheitsaktivs der Trägerbetriebe haben in den Sommerferienlagern mit viel Liebe und Mühe die theoretischen und praktischen Übungen mit den Kindern gestaltet. Bleibt zu hoffen, daß sich das in einem erhöhten Schutz der Kinder vor Verkehrsunfällen niederschlägt.

Leider ist aber den vieljährigen staatlichen und gesellschaftlichen Bemühungen auf diesem Gebiet der Verkehrserziehung in Kindergärten, in Schulen und in der Pionierorganisation deshalb noch nicht der erwartete Erfolg beschieden, weil sich die Eltern meist nicht gleichermaßen aktivieren. Die Eltern tragen aber die Hauptverantwortung für die Vorbereitung ihrer Kinder auf ein sicheres Straßenverhalten. In Kindergärten, Schulen, Sommerferienlagern und Pionierveranstaltungen kann das Bemühen des Elternhauses lediglich unterstützt werden.

Denn die Kinder richten sich in ihrer gesamten Verhaltensweise weitgehend nach dem Vorbild ihrer Eltern; sie ahmen diese regelrecht nach.

Die Eltern müssen schon im Kleinkind durch regelrechtes Training das Warten an der Gehsteigkante, das „nach links und nach rechts Schauen", das Vermeiden jedes unnötigen Fahrbahnübergangs, das Überqueren der Fahrbahnen an dafür markierten, geschützten oder geregelten Stellen durch ihr eigenes Beispiel herausbilden. Sie entscheiden, wo ihr Kind spielt, welchen Weg es zur und von der Schule gehen soll, wann ein Fahrrad angeschafft und damit gefahren werden darf.

Elternversammlungen

Die Verkehrssicherheitsaktivs der Schulen und ihrer Patenbetriebe, die Arbeitsgruppen für Verkehrssicherheit in den Wohngebieten und die Verkehrserziehungszentren sollten deshalb ihre Bemühungen um die Sicherheit der Kinder mehr auf die Eltern richten. Elternversammlungen zu diesem Thema sind dafür wohl die beste Methode. Dort kann man Experten – Mediziner, Psychologen, Physiologen, Pädagogen – auftreten und die Eltern aufklären lassen.

Das Elternaktiv des Kindergartens der Deutschen Post – Studiotechnik Fernsehen – in Berlin-Adlershof hatte beispielsweise die Schöpfer der Kurzfilmreihe „Mehr als ein Herz" zu einer Elternversammlung eingeladen. Die Eltern entwickelten dazu einen interessanten Dialog zu solchen Fragen, wie

„Warum kann man das Kind nicht mit Angst vor dem Auto erziehen?"

„Wann kommen endlich zusätzliche Befestigungsmöglichkeiten für Kinder auf den hinteren Sitzbänken der Autos?"

„Von welchem Alter ab kann man ein Kind radfahren lassen?"

„Welche Übungen erfolgen in den Kindergartengruppen zu richtigem Verhalten auf den Straßen?"

Leider hatten an dieser Elternversammlung nur die Kindergartenleiterin und ihre Stellvertreterin, nicht aber die Erzieherinnen teilgenommen, so daß konkrete Fragen der Eltern zu ihren Kindern und ihrem diesbezüglichen Verhalten in den Kindergartengruppen nicht erschöpfend beantwortet wurden.

Gemeinsame Veranstaltungen

Das Verkehrserziehungszentrum Bernburg hatte die Kinder der Klassen 1 und 2 sämtlicher Oberschulen der Kreisstadt mit ihren Eltern zu einer verkehrserzieherischen Kinoveranstaltung eingeladen. Die Kinder hatten die Einladungen an ihre Eltern selbst geschrieben und waren verständlicherweise darauf bedacht, daß die Vatis oder die Muttis mitkommen. Der Erfolg war: 500 Kinder und 120 Erwachsene begehrten Einlaß. Die Veranstalter hatten zu tun, alle im Kino unterzubringen.

Allerdings zeigte sich, daß eine gleichermaßen für Kinder und für Eltern geltende Aussprache zu diesem Thema sehr schwierig ist. Das Verkehrserziehungszentrum Bernburg hat daraus die Schlußfolgerung gezogen, im kommenden Jahr zwar wieder Kinder und Eltern zu einer gemeinsamen Veranstaltung einzuladen, während der gleichen Zeit aber in getrennten Räumen die Eltern und die Kinder gezielt zu beeinflussen. Eine solche Veranstaltung soll mit in den Plan des Bernburger Volksfestes, des Rosenfestes, aufgenommen werden. Wenn auf solchen Veranstaltungen außerdem Erwachsene und Kinder für ihre Aktvitäten zum Schutz der Kinder im Straßenverkehr ausgezeichnet werden, wenn Schülerlotsen auftreten und Kinder mit Liedern, Tänzen und Spielen zum Straßenverkehr ihre Eltern erfreuen, wird das gesellschaftliche Interesse noch stärker belebt.

Lothar Hölzel

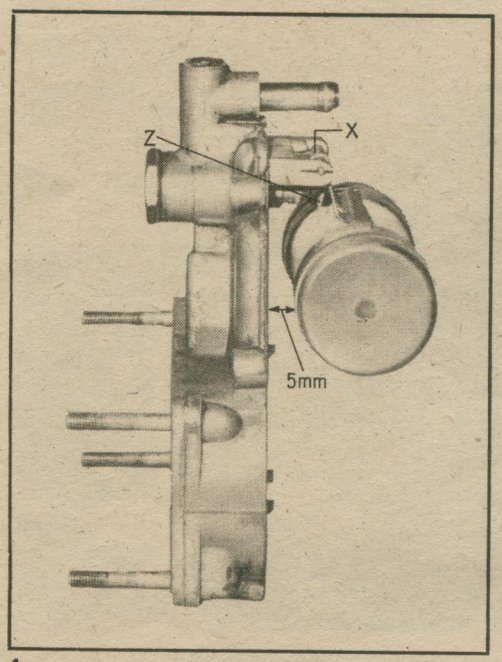
richtung spezieller Bastelwerkstätten für die „Feuerstühle" kommt den Interessen vieler Jugendlicher entgegen.
Der Vorteil: Die Jugendlichen fühlen sich nicht von Älteren „belehrt" oder „gegängelt", sondern sie sind selbst für die Verkehrssicherheit untereinander verantwortlich. Sie nehmen an der Tätigkeit der Verkehrssicherheitskollektive in ihrem Betrieb bzw. Territorium teil. Sie organisieren selbst die Fahrausbildung interessierter Jugendlicher und halten Kontakt zu den FDJ- und GST-Grundorganisationen. Wo das entsprechende Interesse vorhanden ist, organisieren sie Tanzveranstaltungen für junge Kraftfahrer oder auch Fahrveranstaltungen mit touristischen und sportlichen Aufgaben. Es wird aber auch Fehlverhalten Jugendlicher im Straßenverkehr kritisch ausgewertet.
Bleibt zu hoffen, daß diese Initiativen zur Gewinnung der Jugend für die gesellschaftliche Mitarbeit bei der Verkehrserziehung im Bezirk Suhl noch verbreitert und von anderen Betrieben übernommen werden. Dabei wird nicht übersehen, daß leider der größte Betrieb der Bezirksstadt – das Kombinat Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk „Ernst Thälmann" Suhl mit seinem schon traditionsreichen Verkehrssicherheitsaktiv und seiner weltbekannten Sportabteilung – noch keine Aktivitäten zur Bildung eines Jugend-Verkehrssicherheitsaktivs zu verzeichnen hat. Vielleicht dient diese Nachbemerkung der Beschleunigung solch nützlicher Prozesse. **Hö.**

Polski-Fiat 125 p

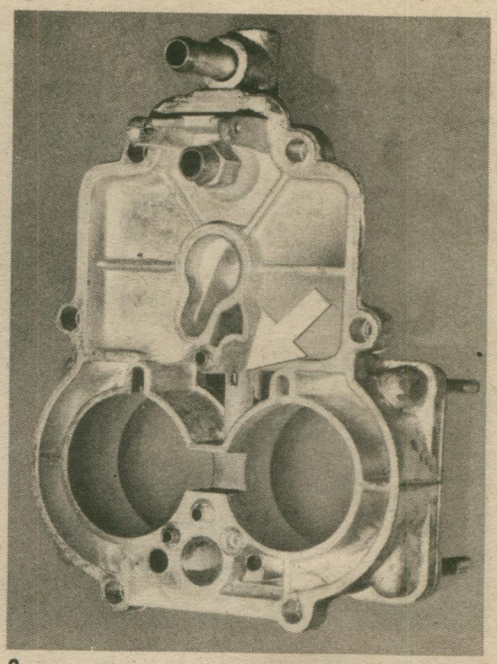
Vergaserprobleme

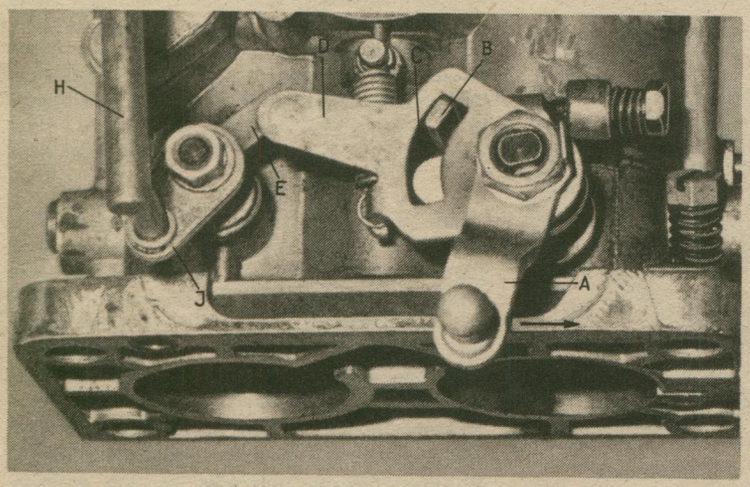
Bei gründlicher Überprüfung fanden wir neben einer defekten Zündkerze Fehler am Vergaser bzw. an dessen Einstellung, deren Beseitigung für eine Fachwerkstatt kein Problem sein sollte. Wir haben eher den Eindruck, daß solche „Kleinigkeiten" kaum noch ernst genommen werden, da man mit größeren Instandsetzungen mehr als genug zu tun hat. Wie uns zahlreiche Leser berichteten, scheint es in manchen Werkstätten leichter zu sein, ein neues Aggregat eingebaut zu bekommen als jemand zu finden, der das Schwimmerniveau im Vergaser richtig einstellt. Scheinbar geringfügige Einstellfehler wirken aber meistens verbrauchserhöhend. Das liegt weder im Interesse des Herstellers noch des Kunden, und für unsere Volkswirtschaft resultiert daraus eine Unmenge nutzlos vergeudeter Energie. Damit solche Fehler nicht bis zur nächsten Großreparatur erhalten bleiben, sondern so schnell wie möglich gefunden und beseitigt werden, berichten wir darüber ausführlich.

Das vom Schwimmer und dem Schwimmernadelventil geregelte Kraftstoffniveau ist das A und O jeder Vergasereinstellung. Liegt es nicht in der vorgeschriebenen Höhe, ist mit den Regulierschrauben kein sauberer Motorlauf, kein akzeptabler CO-Anteil im Abgas (kleiner als 4,5 Volumenprozent) und auch kein sparsamer Verbrauch zu erreichen. Die Pkw-Hersteller fordern deshalb eine exakte Einstellung des Schwimmerstandes. Für den Polski-Fiat 125 p gilt: Bei senkrechter Lage des Schwimmergehäusedeckels (siehe Bild 1), wobei die Blechzunge Z am gefederten Nadelventil anliegt, ohne die Kugel einzudrücken, muß der Abstand zwischen Schwimmer und Deckeldichtfläche 5 mm betragen. Unser Schwimmer hing schief am Deckel und hatte 8 mm auf der einen Seite und 10 mm Abstand auf der anderen. Als Schwimmerhub bis zur vollen Öffnung des Nadelventils sind 8,5 mm vorgeschrieben, so daß sich bei unter dem Deckel hängendem Schwimmer kein größerer Abstand zur Dichtfläche als 13,5 mm ergibt. Unserer hatte 20 mm Hub, also 28 bzw. 30 mm Abstand. Die Einstellung wurde durch Nachbiegen der zungenartigen Bleche Z und X korrigiert (Bild 1).

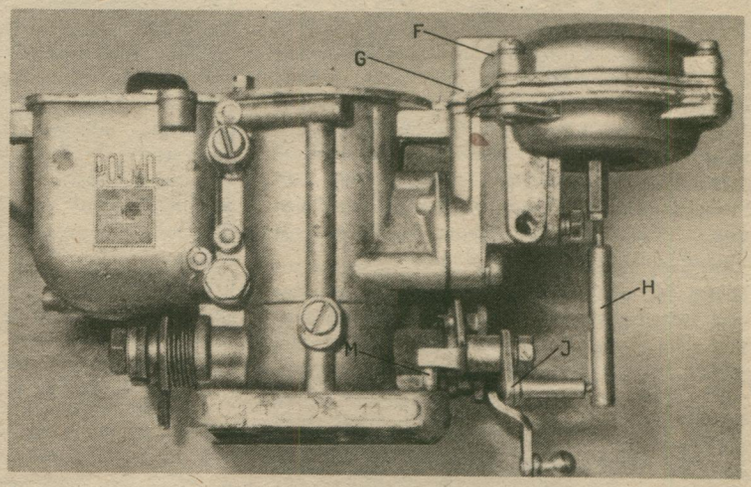


1

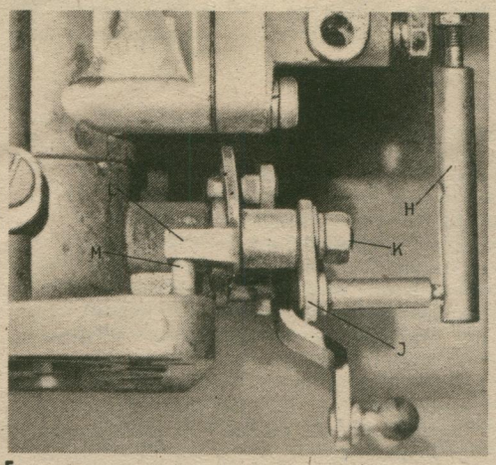

2



3



4



5

Im Deckel fanden wir auch die Ursache dafür, warum der kalte Motor mit Schock nicht ansprang. Beim Bohren des Startkraftstoffkanals hatte der Bohrer die Wand angekratzt und ein etwa 2 mm großes Loch hinterlassen (Bild 2), durch das bei gezogenem Schock Luft aus dem Schwimmergehäuse, aber kein Kraftstoff angesaugt wurde. Wir schlossen es bis zum Einsatz eines neuen Deckels mit einer Wicklung aus Klebeband und Draht. Schließlich klemmte noch die Drosselklappe der zweiten Vergaserstufe im Mischrohr fest, so daß Spitzenleistungen überhaupt nicht erreichbar waren.

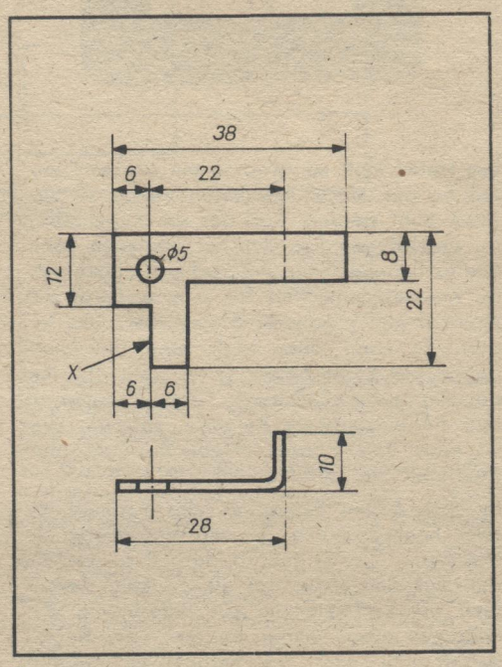
Dieser beim Polski-Vergaser typische Fehler ist schon so alt wie der ganze Vergaser. Normalerweise sollen die Drosselklappen wie folgt funktionieren (Bild 3): Bis etwa Halbgas öffnet das Gasgestänge über den Hebel A

Als wir kürzlich einen fast neuen Polski-Fiat 125 p übernahmen (er war rund 5000 km gefahren), zeigte der 1300er Motor ein miserables Kaltstartverhalten, er beschleunigte ausgesprochen träge, erreichte nicht mehr als 120 km/h Höchstgeschwindigkeit und verbrauchte zuviel. Mit „Streuungen" in der Serie waren diese Abweichungen vom Verhalten anderer Wagen gleichen Typs nicht zu erklären, es mußte ein Fehler vorliegen, den die Berliner Vertragswerkstadt trotz Reklamation nicht entdeckt hatte.

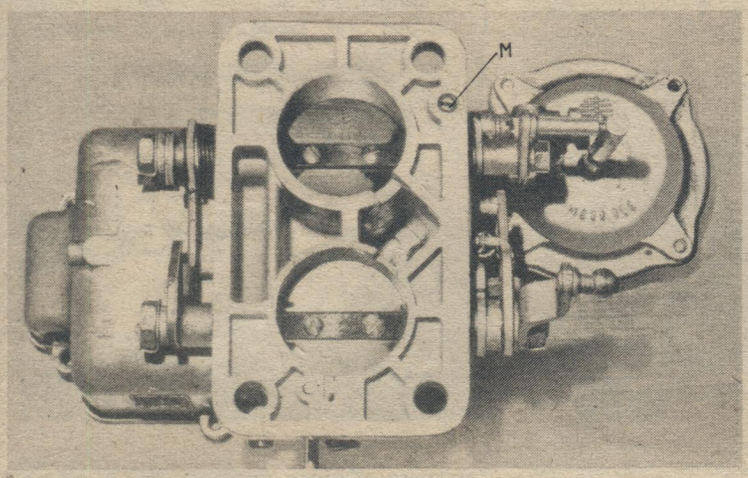
nur die Drosselklappe der ersten Stufe. Der Mitnehmer B wandert dabei zunächst innerhalb der Aussparung C im Sperrhebel D. Erst wenn mehr Gas gegeben wird, bewegt der Mitnehmer B auch den Sperrhebel D nach unten und gibt die Arretierung E der zweiten Drosselklappe frei. Nun kann der im Mischrohr der ersten Stufe herrschende Unterdruck nach Bedarf die zweite Drosselklappe öffnen.

Als Stellglied dient die Unterdruckkammer F neben der zweiten Vergaserstufe (Bild 4). In ihrem Oberteil herrscht Unterdruck, der mit zunehmender Drehzahl steigt. Das Unterteil der Kammer ist offen, so daß auf die zwischen den Gehäusehälften eingespannte Gummimembrane G atmosphärischer Normaldruck wirkt. Bei Druckdifferenz wird die Gummimembrane und mit ihr die Stange H nach oben bewegt und über den Hebel I die zweite Drosselklappe geöffnet (Bilder 3 und 4).

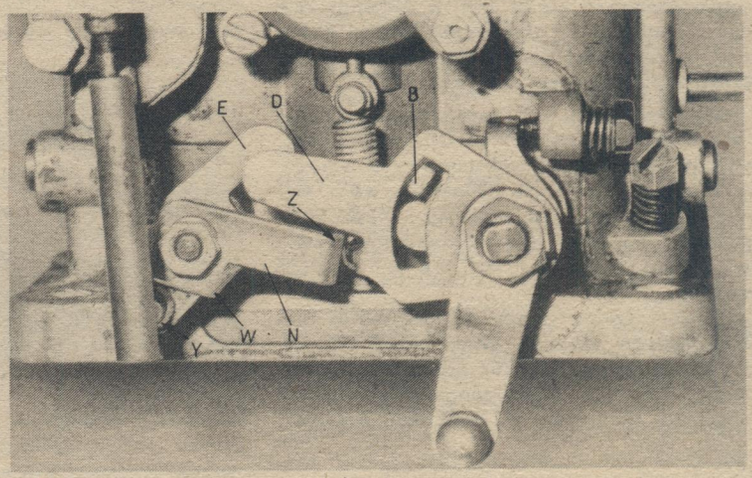
Die im Vergleich zu Bremskraftverstärkern, die ähnlich funktionieren, winzige Unterdruckkammer F am Vergaser kann natürlich keine großen Stellkräfte erzeugen. Die Drosselklappenwelle muß sich demnach spielend leicht bewegen lassen. Deshalb stützt sich die Drosselklappenwelle K mit dem Anschlag L auf der Stellschraube M ab (Bild 5), mit der zwischen Drosselklappe und Mischrohr ein winziger Luftspalt (0,05 mm) eingestellt wird. Selbst wenn die Stellschraube M, die leider nur von der Flanschseite (Bild 6), also nur bei abgebautem Vergaser zugänglich ist, korrekt eingestellt war, bleibt der Luftspalt nicht lange erhalten. Der Anschlag L und die Auflagefläche der Stellschraube M schlagen sich mit der Zeit ein wenig ein, und auch das Lagerspiel der Drosselklappenwelle wird größer. Außerdem bildet sich ein schwarzer Belag aus Ölrückständen an der Wand des Mischrohres, der den Luftspalt bald zusetzt. All das führt dazu, daß die zweite Drosselklappe in Ruhelage schließlich doch im Mischrohr anliegt und klemmt. In diesem Stadium öffnet der Unterdruck die Drosselklappe zu spät oder bei zunehmender Verklemmung überhaupt nicht mehr.



8



6



7

Die sorgfältige Einstellung des Luftspalts mit der Anschlagschraube M ist besonders dann von nur kurzer Wirksamkeit, wenn der Wagen überwiegend im Stadtverkehr gefahren wird, wobei die zweite Stufe kaum in Tätigkeit tritt. Absolviert der Wagen danach wieder einmal eine Fernfahrt, so kann die zweite Drosselklappe bereits festsitzen. Daß der Wagen dann nicht mehr die Höchstgeschwindigkeit erreicht, wird kaum bemerkt, da auf unseren Autobahnen ohnehin keine 140 km/h gefahren werden dürfen. Geradezu hinderlich wirkt sich dagegen das träge Beschleunigungsverhalten beim Überholen auf stark befahrenen Fernverkehrsstraßen aus.

Bei den Doppelfallstromvergasern vergleichbarer Typen (Lada, Moskwitsch) gibt es diese Probleme nicht. Hier sind die Drosselklappen mechanisch so miteinander verbunden, daß beide vom Gasgestänge zwangsweise geöffnet werden. Der nachträgliche Umbau des Polski-Fiat-Vergasers auf hundertprozentige Zwangssteuerung ist mit vertretbarem Aufwand kaum zu realisieren. Aber eine teilweise Zwangssteuerung, die im Bereich der problematischen Öffnungsphase wirkt, ist sehr einfach zu erreichen. Wir haben an der Welle der zweiten Drosselklappe (Bild 7) einen zusätzlichen Hebel N angeschraubt, den der Sperrhebel D nach unten drückt, sobald er vom Mitnehmer B über das Gasgestänge bewegt wird. Damit gibt der Sperrhebel D nicht wie serienmäßig (vergleiche Bild 3) nur die Arretierung E frei, sondern löst die zweite Drosselklappe auch dann aus ihrer Ruhelage, wenn sie dort bereits klemmen sollte. Im Zusammenspiel der beiden Hebel N und D wird die zweite Drosselklappe bis zu Vollgas am Gaspedal nur etwa ein Viertel ihres Weges zwangsweise geöffnet. Die weitere Öffnung je nach Bedarf bis zu Vollgas der zweiten Stufe besorgt der Unterdruck in der Kammer F spielend.

Die Maße des Hebels N (Stahlblech 1 bis 1,5 mm dick) zeigt Bild 8. Bei unserem Muster hatten wir als Verdrehsicherung noch eine Blechnase passend zum Hebel I gebogen (Pfeil W im Bild 7). Das gezeichnete Blech erspart diese Anpassung. Es wird so angeschraubt, daß sich die Kante der rechtwinklig zum Hebel stehenden Lasche (Pfeil X im Bild 8) am Kugelbolzen des Hebels I (Pfeil Y im Bild 7) abstützt. Wichtig ist, daß zwischen dem Sperrhebel D und der abgebogenen Nase des Hebels N ein Luftspalt von etwa 1 mm verbleibt (Pfeil Z im Bild 7). Eventuelle Differenzen lassen sich durch Nachbiegen des Hebels N (Verdrehen des 8 mm breiten Blechs in sich) ausgleichen.

Mit dieser Änderung ist die exakte Funktion der zweiten Drosselklappe ein für allemal gewährleistet, es gibt keine Nachstellsorgen mehr, und man kann sich darauf verlassen, daß der Wagen immer dann, wenn es darauf ankommt, optimal beschleunigt.

Eberhard Preusch

Lada-Typen

Geändertes Gasgestänge

Über die Problematik des gefühlvollen Anfahrens mit einem serienmäßigen Shiguli und die „Schwammigkeit" des Gasgestänges sind bereits zahlreiche Veröffentlichungen erschienen. Dennoch soll der bisher wohl konstruktivste Vorschlag von S. Wehlan (H. 7/75, S. 236) hier noch einmal aufgegriffen und weiterentwickelt werden.

Zunächst wurde festgestellt, daß die Elastizität der gesamten Übertragungseinrichtung nach Ersatz des Gasgestänges durch einen Seilzug nach Wehlan (siehe Bild 1) zwar wesentlich verringert, aber noch nicht völlig beseitigt ist. Die Ursache ist dabei in einem zu kleinen Drehmoment zur Öffnung der Drosselklappe besonders beim Beginn des Gasgebens zu sehen. Dieses Drehmoment entsteht als Produkt der im Seil wirkenden Kraft F (Bild 2b) und dem senkrechten Abstand a des Seiles vom Drehpunkt der Drosselklappe. Wird die Kraft F, die vom Fuß aufgebracht und über das Gaspedal übertragen wird, als konstant angenommen, so ergibt sich in Abhängigkeit vom Öffnungswinkel der Drosselklappe durch den sich vergrößernden Abstand a ein sinusförmiger Momentenverlauf (Bild 2a).

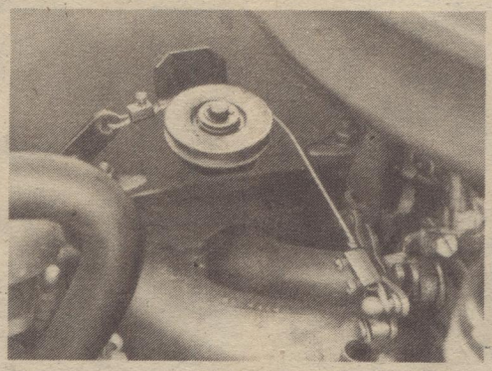
Dieser Verlauf ist nun besonders ungünstig, da das Moment bei kleinen Öffnungswinkeln, wo das Gas am gefühlvollsten dosiert werden muß, am kleinsten ist. Günstiger wäre ein Verlauf nach Bild 3a oder 4a. Diese Verläufe können durch eine geringfügige Erweiterung des Vorschlags von Wehlan erzeugt werden.

Zu diesem Zweck ist der auf der Achse der Drosselklappe sitzende Winkelhebel Wi für das Gasgestänge bzw. für das Seil zunächst durch Lösen der Befestigungsmutter (Sicherungsblech aufbiegen) zu entfernen. Auf diesen Hebel muß ein etwa 10 mm starkes Formteil Fo aus einem beliebigen Metall so aufgeschraubt werden, daß das am Kugelbolzen Ku angreifende Seil darüber abgleiten kann. Dieses Formteil kann ein zentrisch angebrachtes Kreissegment (Bild 3b) sein, wodurch sich ein fast völlig linearer Momentenverlauf ergibt. Es kann aber auch eine individuell angepaßte Form haben (z. B. Bild 4b), bei der ein noch günstigerer Drehmomentenverlauf für ein sicheres Anfahren entsteht. Hier ist nach dem Prinzip „Probieren geht über Studieren" zu verfahren.

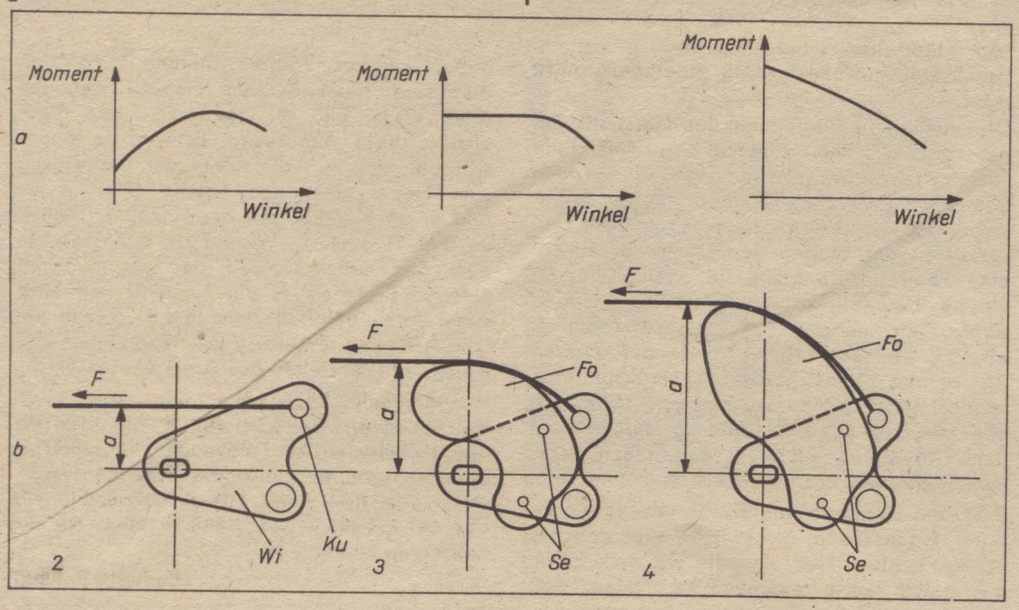
In allen Fällen genügt es, das Formteil mit zwei Senkschrauben Se am Winkelhebel zu befestigen. Es ist jedoch darauf zu achten, daß das Seil völlig frei gleiten kann (eventuell die Lüsterklemme zur Befestigung des Seilzuges etwas weiter entfernt vom Kugelbolzen anbringen). Das Formteil ist natürlich so auszusparen, daß die Rückholfeder noch eingehängt und die Befestigungsschraube noch aufgebracht werden kann.

Zu dem bei allen Seilzugvarianten auftretenden Leerlauf im Gaspedal vor dem Spannen des Seils (von K. Kremer in H. 2/76, S. 64 bereits kritisiert) ist zu bemerken, daß dies durch einen einfachen an der Spritzwand im Motorraum befestigten Anschlaghebel für das Gaspedal oder eine ähnliche Lösung behoben werden kann.

Bernd v. Kurnatowski, Wittenberg



1



2

Lada 2101

Wisch-Wasch-Schalter

Der Hinweis im Heft 1/77 über den Einbau einer elektrischen Scheibenwischanlage in den Lada veranlassen mich, über die von mir vorgenommene und sich erfolgreich bewährende Veränderung dieses Systems zu berichten. Mein Ziel war die Auslösung der Wisch- und Waschvorgänge durch **einen** Schalter in griffgünstiger Anordnung, um besonders vom unsicheren Tasten nach den entsprechenden Bedienungselementen (Wischen und Waschen bei Nachtfahrt) wegzukommen. Für diesen Zweck boten sich die elektrische Scheibenwaschanlage der DDR-Produktion und der Kombinationsschalter für Blinken-Hupen-Lichthupen der Typen Wartburg/Trabant in Zweikreisausführung an.

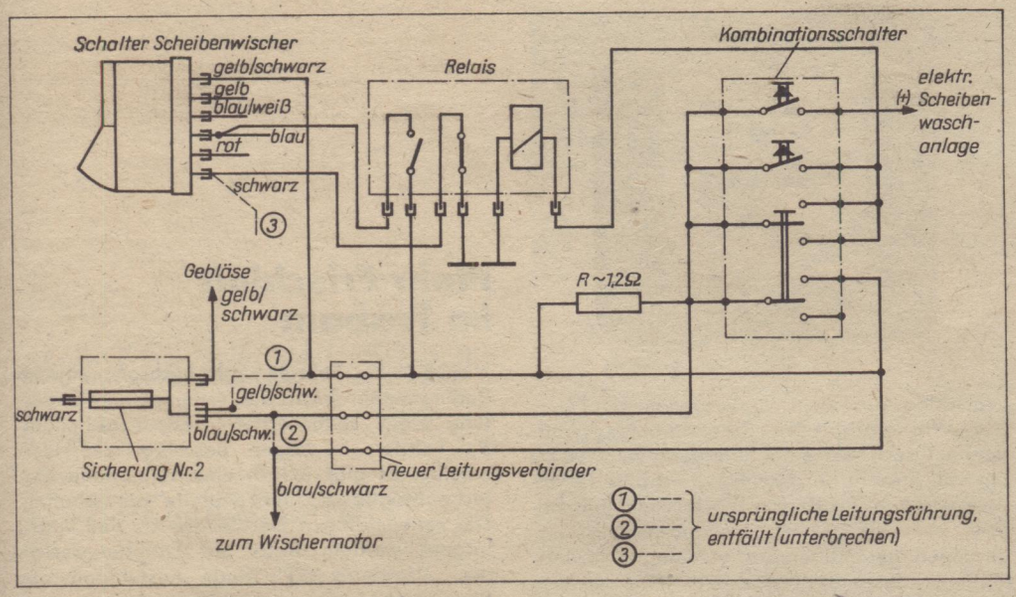
3

Der Schalter fand wie abgemessen seinen Platz in der rechten Lenksäulenverkleidung zwischen den beiden Schrauben, die auf dieser Seite die Verkleidungsschalen zusammenhalten (siehe Bild 3). Eine in die obere Schale eingefeilte rechteckige Aussparung bringt den Platz für die Schaltvorgänge. Mit einem Fön wurde das Plastestück des Schalthebels griffgünstig (etwa 40°) zum Lenkrad gebogen.

Mit dem Schalter werden folgende Vorgänge realisiert:

Ziehen in Richtung Lenkrad:
Waschen bei allen Schaltstellungen;
Hebelstellung oben:
Wischen mit langsamer Geschwindigkeit;
Hebelstellung unten:
Wischen mit Normalgeschwindigkeit (schnell);
Drücken in Richtung Windschutzscheibe:
Wischen kurzzeitig.

Die elektrische Schaltung wurde dabei entsprechend der Zeichnung verändert. Zur Her-



4

absetzung der Wischfrequenz auf etwa 50 Prozent der üblichen dient der Drahtwiderstand R mit etwa 1 bis 1,2 Ω und mindestens 10 W Belastbarkeit. Außerdem wird ein 12-V-Relais mit 1 Ruhe- und 1 Arbeitskontakt (z. B. Typ NSF 130.1–12 TGL 200-3799) benötigt.

Die Schaltung sieht eine weitere Nutzung der Intervallschaltung vor, auf die aber, das zeigte die Erfahrung, wegen der langsamen Wischerstufe sehr gut verzichtet werden kann. In diesem Falle kann der Anschlußstecker vom Wischerschalter abgezogen werden und der Schalter für andere Zwecke (z. B. 1. Schalterstufe: Nebelscheinwerfer, 2. Stufe: Nebelrückleuchte) genutzt werden.

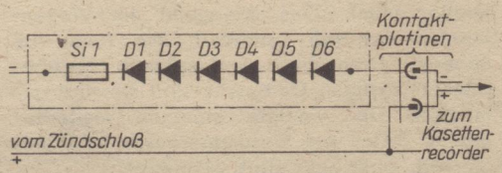
Die elektrische Scheibenwaschanlage fand ihren Platz neben dem Ausgleichbehälter für das Kühlwasser. Das Pluszuleitungskabel wurde in dem von der Handpumpe abgezogenen, entsprechend gekürzten Schlauch zum Wasserbeutel eingezogen. Der neue Waschwasserschlauch wurde von der elektrischen Pumpe durch den schnabelförmigen Wasserablauf in der Motorraumrückwand geführt und über ein im Handel erhältliches T-Stück an die Spritzdüsen angeschlossen (alte Schlauchstücke zur Durchmesservergrößerung auf die Düsenanschlüsse schieben).

Hans-Jürgen Claußen, Magdeburg

Elektronische Spannungsminderung

Mitunter besteht der Wunsch, im Fahrzeug zeitweise einen Kassettenrecorder, Radiorecorder oder auch ein Kofferradio zu betreiben. Die dazu erforderliche Spannungsversorgung beträgt meist 7,5 V oder 9 V. Mit Hilfe der beschriebenen Anordnung kann aus dem 12-V-Autobordnetz eine entsprechend kleinere Spannung gewonnen werden.

Die Funktion zeigt Bild 6. Über eine in Durchlaßrichtung geschaltete Anzahl von Gleichrichter-Dioden fällt insgesamt eine Spannung von etwa 4,5 V ab. Damit verbleiben etwa 7,5 V als Betriebsspannung zum Beispiel für einen Kassettenrecorder. Silizium-Halbleiterdioden weisen in Stromdurchlaßrichtung in relativ weiten Stromgrenzen einen nahezu konstanten Durchlaßspannungsabfall von etwa 0,75 V auf. Wird zum Beispiel eine Betriebsspannung von 9 V gewünscht, genügen 4 hintereinander geschaltete Dioden in der Zuleitung vom 12-V-Bordnetz zum Kassettenrecorder.



6

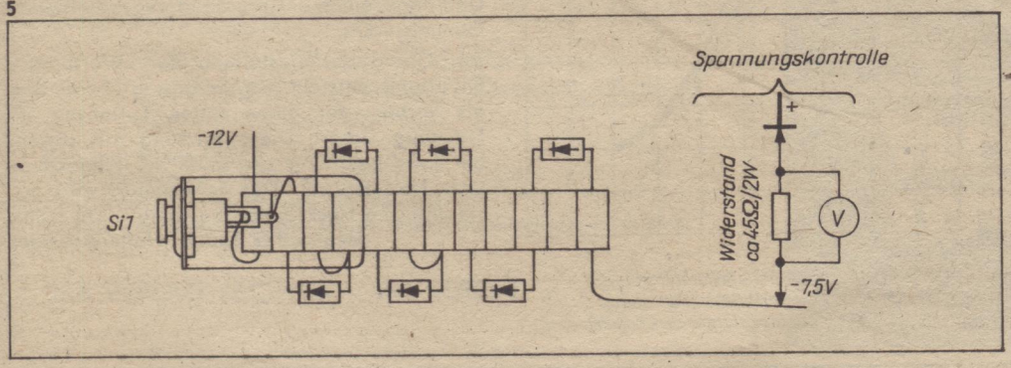
Zur Montage eignet sich entsprechend Bild 8 ein Blechwinkel, der das Feinsicherungsgehäuse trägt und unter einer Lüsterreihenklemme festgeschraubt wird. Die beiden Anschlußdrähte zur Sicherung können danach ebenso wie die Gleichrichter-Dioden eingeklemmt werden. Die so fertiggestellte Anordnung läßt sich im Fahrzeug leicht befestigen. Der Anschluß des Minus-Pols kommt an Masse. Der Plusanschluß kann am Zündschloß abgenommen werden. Bild 5 zeigt die Spannungskontrolle zur Funktionsprobe.

Zum Anschluß des Kassettenrecorders kann man in seinem Batteriefach an den beiden entsprechenden Anschlüssen über zweiadrige dünne Kupferlitze (isoliert) eine kleine Kontaktplatine mit zwei Knopfkontakten (unverwechselbar für Plus- und Minuspol) anschließen. Diese kleine Kontaktplatine hat bei Nichtbenutzung meist noch im Batteriefach des Recorders Platz (gut isolieren). Eine zweite Kontaktplatine wird entsprechend Bild 7 mit der Spannungsminderungsschaltung verbunden. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß der Recorder polaritätsrichtig angeschlossen wird.

Soll der zeitweilig angeschlossene Radiorecorder oder ähnliches auch bei laufendem Motor (Zündstörungen) betrieben werden, so ist die Montage von Störschutzeinrichtungen wie bei Autoradioanschluß erforderlich.

Günter Koch, Gotha

5



Saporoshes SAS 966/68

Durchstarten ohne Zündung

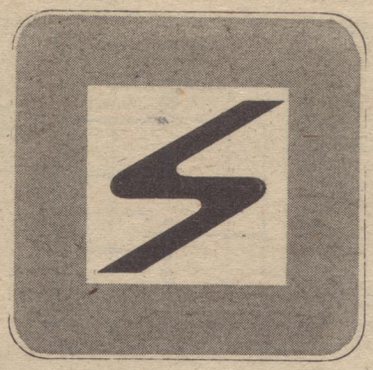
Die Vorteile für den Einbau eines zusätzlichen Druckknopfschalters zum Starten des Motors vom Motorraum aus wird im Heft 4/1977 auf der Seite 136 beschrieben. Die vorgeschlagene Lösung hat aber den Nachteil, daß bei der Betätigung des zusätzlichen Druckknopfschalters die Zündung eingeschaltet sein muß.

Bei der Kontrolle der Verdichtung der einzelnen Zylinder und ähnlichen Arbeiten ist es aber vorteilhaft, den Motor mit Hilfe des Anlassers durchdrehen zu können, ohne daß die Zündung eingeschaltet ist. Es ist deshalb angebracht, einen zusätzlichen Druckknopfschalter einzubauen, der ein Durchdrehen des Motors durch den Anlasser auch ohne Zündung erlaubt. Der zusätzliche Druckknopfschalter betätigt den Anlaßschalter, der im Steuerstromkreis des Anlasser-Magnetschalters liegt. Er befindet sich an der Wand zwischen Motor- und Fahrgastraum. Der Anlaßschalter liegt unmittelbar neben dem Verriegelungsrelais (in Fahrtrichtung gesehen links vom Motor) und trägt die Bezeichnung PC 502.

Der Anschluß des zusätzlichen Druckknopfschalters erfolgt an den Klemmen B (rote Leitung) und K (rotgelbe Leitung). Benötigt werden für die Installation etwa 200 mm Cu-Litze (0,75 mm² Querschnitt) und ein Winkel aus Blech, der entsprechend den Abmessungen des verwendeten Druckknopfschalters angefertigt und zusammen mit dem Verriegelungsrelais befestigt wird.

Es empfiehlt sich, nach Einbau eines Druckknopfschalters den Schaltplan aus der Betriebsanleitung des Fahrzeuges zur Hand zu nehmen und auch dort die Schaltungsveränderung einzuzeichnen. Für die vorgeschlagene Schaltung treffen alle weiteren Hinweise aus dem Heft 4/1977 zu.

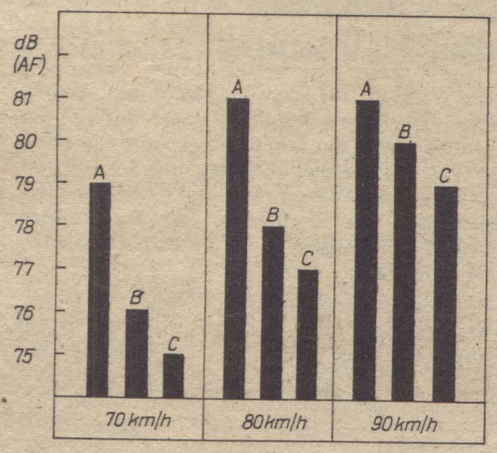
H.-J. Bugs, Berlin



Zusätzliche Lärmdämmung – was bringt das?

Um den tatsächlichen Wirkungsgrad einiger Lärmminderungseinbauten auf das Innengeräusch des Trabant festzustellen, wurden Messungen des Oktavschalldruckpegels in den Mittenfrequenzen 31,5–16 000 Hz bei 80 km/h (= 3400 U/min) durchgeführt. Das angewendete Meßverfahren der frequenzbezogenen Schalldruckpegelmessung ermöglicht durch die Kenntnis des Oktavbandspektrums eine Analyse der am Gesamtgeräusch beteiligten Frequenzen. Außerdem wurde der Gesamtschallpegel (AF-Bewertung) bei Fahrgeschwindigkeiten von 70, 80 und 90 km/h ermittelt.

Als Meßfahrzeug stand ein Trabant 601, Limousine mit Diagonalbereifung, Baujahr



1976, bisherige Laufleistung 10 000 km, zur Verfügung. Für die Meßdatenermittlung wurde ein Präzisions-Impulsschallpegelmesser (PSJ 202) in Verbindung mit einem Oktavfilter (OF 101) eingesetzt. Es wurde eine trockene, gerade Asphaltstraße ohne Steigung und Gefälle als Meßstrecke in beiden Richtungen befahren. Die Windgeschwindigkeit war bei allen Fahrten unter 3 m/s. Die Belüftungs- und Heizungsklappen sowie die Fenster waren geschlossen. Der Wagen war mit 2 Personen besetzt. Das Meßmikrofon befand sich zwischen Fahrer und Beifahrer in Ohrhöhe mit Schalleinfallrichtung zur Instrumententafel.

Messung A erfolgte im unveränderten serienmäßigen Trabant.

Messung B wurde nach folgenden Lärmminderungsmaßnahmen durchgeführt: Ummantelter Vorschalldämpfer, Filz an der Dachinnenseite, Filz bis unter die Instrumententafel, Schallschutzschürze zwischen Motor und Spritzwand, (Schallisolationsvorschläge aus Nr. 8/74).

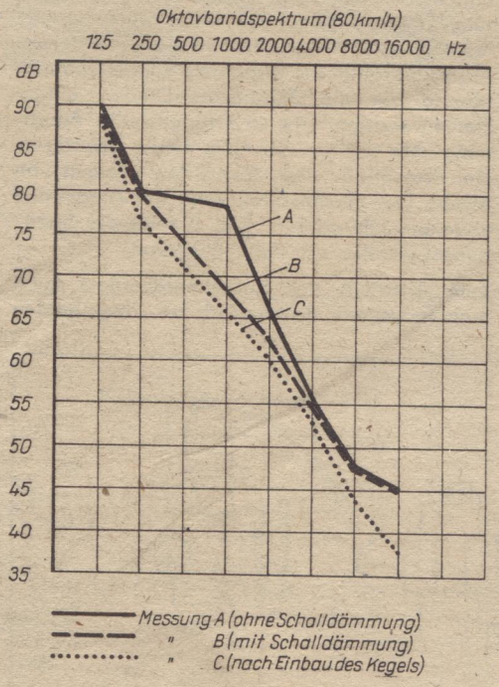
Messung C wurde nach dem zusätzlichen Einbau eines sogenannten Strömungskegels (Vorschlag aus Nr. 4/76) vorgenommen.

Die Wirksamkeit der Schalldämpfungsmaßnahmen setzt bei einer Frequenz von 250 Hz ein und erreicht bei 1000 Hz die größte Pegelabsenkung (10 dB). Im hochfrequenten Bereich, etwa ab 4000 Hz, wurden keine Veränderungen gegenüber der Messung A (serienmäßiger Zustand) festgestellt. Eine weitere Senkung des Innengeräusches, vornehmlich im Bereich hochfrequenter Töne, welche durch die bisherigen Maßnahmen nicht erfaßt werden konnten, wurde nach dem Einbau eines Strömungskegels erreicht, der die Entstehung aerodynamischen Schalls im Kühlluftgehäuse verhindert.

Die Kurve C zeigt im Vergleich zu Kurve B ab 250 Hz Pegelminderungswerte um durchschnittlich 2 dB. Im noch hörbaren Bereich bei 16 000 Hz beträgt die Absenkung des Schalldruckes jedoch 7 dB. Das ist hoch zu bewerten, da auf Grund der Frequenzabhängigkeit des menschlichen Gehörs hochfrequente Töne wesentlich „lauter" empfunden und beurteilt werden als niederfrequente.

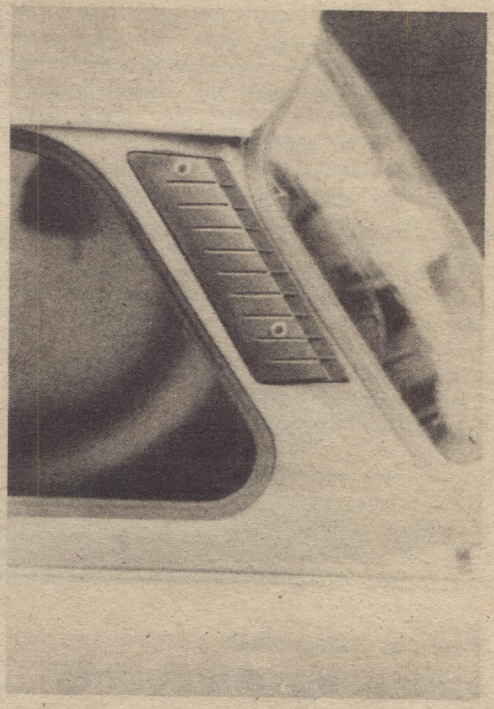
Der lärmmindernde Einfluß aller Schalldämmungsmaßnahmen wird durch den AF-bewerteten Schalldruckpegel bestätigt (siehe Säulendiagramm). Das Klangbild im Wageninneren hat sich verändert. Die zuvor bei höheren Drehzahlen vorhandenen hochfrequenten lästigen Geräusche sind merklich gemindert. Der weniger störende niederfrequente Anteil am Gesamtgeräusch ist dominierend, wirkt aber stark gedämpft.

G. Stöckel, Hoyerswerda



Mehr Frischluft im Trabant

Nicht nur bei Fahrten unter hochsommerlichen Bedingungen reicht die serienmäßige Entlüftung eines vollbesetzten Trabant nicht aus. Bei Fahrten im Regen beschlägt die Heckscheibe. Es gibt jedoch eine verblüffend einfache Möglichkeit, hier Abhilfe zu schaffen. Die serienmäßigen Zierblenden an den Dachträgern werden durch die Entlüftungsecken des „Wartburg 353" (neue Ausführung aus Plast, 7,60 Mark) ersetzt. Dazu sind an den Innenseite die Befestigungsstifte sowie die oberste und die drei untersten Leitrippen zu entfernen. Das kann man mit einer Zange bewerkstelligen. Durch Anhalten an die Karosserie werden die Punkte für die in die Entlüftungsecken zu bohrenden Löcher fixiert.

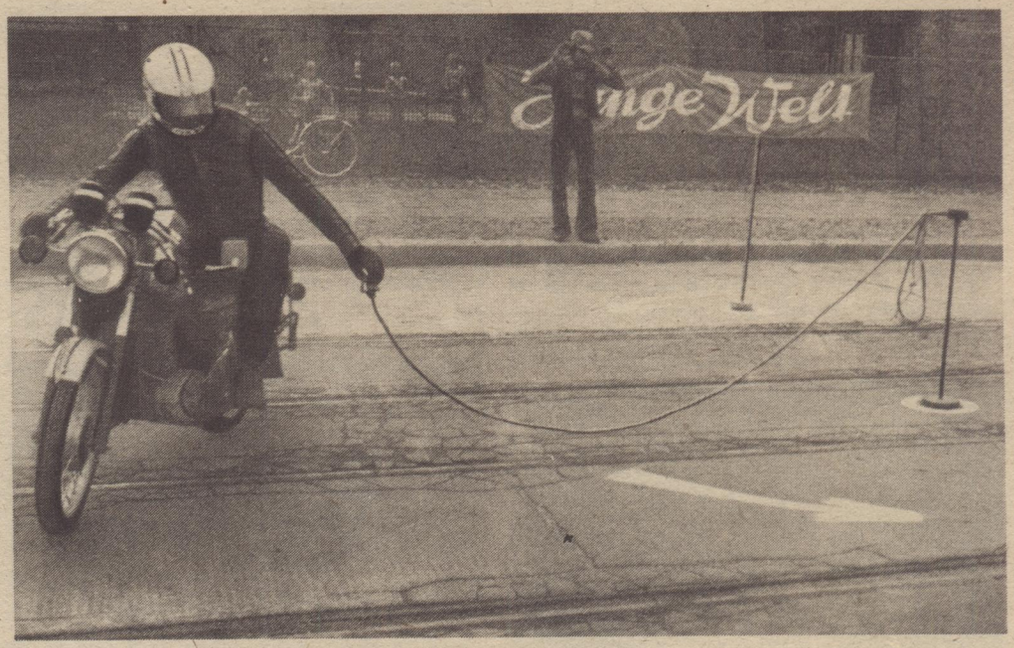


Tauscht man die serienmäßigen Blendenschrauben des Trabant gegen längere aus, können die neuen Blenden mühelos montiert werden. Um die Wölbung der Dachträger des Trabant auszugleichen, empfiehlt sich die Unterlage eines entsprechend zugeschnittenen Gummistückes.

Auf Grund der Gestaltung der „Wartburg"-Entlüftung entsteht ein weitaus größerer Sog als vorher, der einen guten Luftabzug im Fahrzeug sichert. Diese Wirkung tritt sowohl bei Frischbelüftung als auch bei eingeschalteter Heizung auf. Der Fahrkomfort wird gesteigert, die Heckscheibe beschlägt nicht mehr.

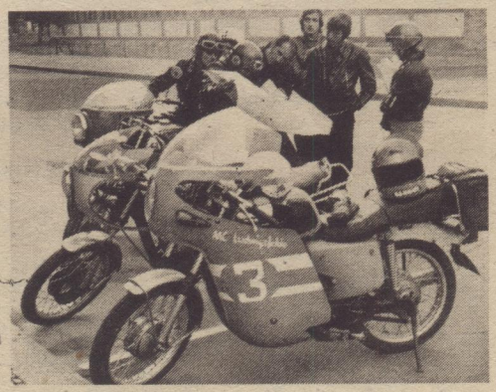
Siegfried G. Tauer, Halle-Neustadt

Test der Geschicklichkeit beim Campingtreffen



Wieder hatte der MC Woltersdorf im August ein Campingtreffen für Motorradfahrer organisiert. Mit der Ankunftskontrolle in Niederlehme begann die Veranstaltung. Wer die AZK zwischen 16.00 und 20.00 Uhr passierte, erhielt ein Fahrtenheft und mußte mit diesem bis in das Zentrum unserer Hauptstadt fahren. Dort wurde in der Charlottenstraße – vor dem Haus des Generalsekretariats des ADMV (und unserer Redaktion, Der Deutsche Straßenverkehr) ein Geschicklichkeitsturnier veranstaltet (siehe Fotos).

Auch am zweiten Tag ging es mit den Maschinen wiederum nach Berlin. Auf dem Programm standen eine dreistündige Dampferfahrt und der Besuch des Ehrenmals in Treptow. „Start frei" hieß es ab 20.00 Uhr für das große Campingfest mit Filmen und Dias über Motorsport, mit einem Ochsen am Spieß, mit Versteigerungen, einer Disco u. v. a. m.



Selbst als es Petrus schlecht mit den Sportfreunden meinte, blieben die 80 Windgesichter, die mit 60 Motorrädern angereist waren, im großen Campingzelt bis in die ersten Morgenstunden bei guter Laune. Mit der Siegerehrung endete das Treffen am Sonntag.

Harald Täger, Berlin

Bei der Geschicklichkeitsprüfung – nach Zeit – galt es u. a., ein Seil vom Haken zu nehmen und eine Runde damit zu fahren, ohne den „Mittelpunkt" umzureißen. Nach der Runde war das Seilende wieder von der fahrenden Maschine aus einzuhängen (Bild oben).

Die Anfahrt zum Geschicklichkeitstest im Zentrum Berlins verlangte von den Teilnehmern gutes Orientierungsvermögen. Es war nach Fahrtenheft zu fahren (Bild links).

Suche für F 9 Cabriolett, Bauj. 54, Kurbelapparat, einarmig, f. Fondfenster rechts u. links m. entsprechenden Hebeschienen. TV 5645 DEWAG, 1054 Berlin

Spikes aus Autoreifen entfernt
W. Heinrich, 7022 Leipzig, Renoirstr. 20

Handreinigungscreme in der Tube
Schwarze Hand
durch den Fachhandel beziehbar
A. Fr. Treppenhauer · 8045 Dresden

H6-Ersatzteile gesucht
Zuschriften mit Preisangabe an
Berliner Autobücherei,
102 Berlin, Breite Straße 32–34

NEUERSCHEINUNG
Nutzfahrzeuge
Fahrwerk · Motor · Kraftübertragung · Fahrerhaus und Aufbau · Elektrische Anlage · Nutzfahrzeugkategorien.
Von Ing. Peter Witt.
Etwa 250 Seiten, 294 Bilder, 2 Tafeln, Kunstleder, 22,– M, Bestell-Nr. 552 452 9.
Erscheint in diesen Tagen. Durch jede Buchhandlung erhältlich.
VEB VERLAG TECHNIK · 102 BERLIN

Kauf Verkauf
Beim privaten Kauf oder Verkauf eines gebrauchten Kraftfahrzeuges denken Sie unbedingt auch daran, die Versicherungsverhältnisse zu klären.
STAATLICHE VERSICHERUNG DER DDR

Test-Vergleich

Seit Anlauf ihrer Großserienproduktion im September 1976 hat die MZ TS 250/1 viel Interesse bei den Motorradfreunden im In- und Ausland gefunden. Auch in Fachzeitschriften wurden mehrere Testberichte veröffentlicht. Interessant und aufschlußreich ist ein Vergleich solcher Beurteilungen, wie er mit diesem Beitrag versucht werden soll.

Vier Testberichte wurden für den Vergleich herangezogen: Zwei Veröffentlichungen aus Großbritannien, das bis heute ein „Motorradland" geblieben ist und in dem die MZ auf harte internationale Konkurrenz trifft, und zwei Berichte aus der DDR-Fachpresse. „Motor Cycle" vom 16. 10. 1976 berichtet unter der Überschrift „Bob Currie tries MZ's Supa 5 and finds it's a lovely little mover!" (Bob Currie testet die MZ-Super-5-Gang und findet, daß sie eine reizende kleine Maschine ist), und „Motor Cycle Mechanics" veröffentlichte im Mai-Heft 1977 einen Testbericht unter dem Titel: „Road-Test – MZ TS 250/1 still excellent value" (Straßentest – MZ TS 250/1 – Noch immer ein vortrefflicher Gegenwert).

Im April-Heft 1977 beurteilte die Zeitschrift „Kraftfahrzeugtechnik" die MZ TS 250/1 de luxe, und unter der Überschrift „Unser Test: MZ TS 250/1 vom VEB Motorradwerk Zschopau" erschien in dieser Zeitschrift („Der Deutsche Straßenverkehr", Heft 4/77) eine Beurteilung der neuen 5-Gang-MZ. Die Gegenüberstellung der Ansichten von zwei englischen Zeitungen mit den Auffassungen unserer Zeitschriften erfolgt nicht zufällig, können hier doch einmal Stellungnahmen aus einem der wichtigsten europäischen Exportländer von MZ mit Berichten unserer Fachzeitschriften verglichen werden.

Bob Currie von „Motor Cycle" meint: „Die Handhabung und Bedienung war immer eine starke Seite der MZ-Maschinen, wie man es

Vier Zeitschriften über die 5-Gang-MZ

auch von einem Werk mit solch großen Wettbewerbserfahrungen erwartet; aber mit der neuen Vordergabel haben sich die Hersteller selbst übertroffen. Die Wirkung ist so großartig, daß sie nicht zu übersehen ist, das Rad schwebt wie auf einer Wolke dahin." Und das sagt ein nüchtern-sachlicher Engländer! Sein Kollege Bob Goddard berichtet in „Motor Cycle Mechanics" zunächst auch darüber, daß die Maschine mit einer neuen Vorderradgabel ausgerüstet wurde und schreibt dann: „Die Federung und die Handhabung bzw. Bedienung der MZ sind erstklassig, die Fahrposition ist bequem, und das Ganze ist ein sauberes und unermüdliches Fahrzeug für lange Fahrten im Berufsverkehr und für Reisezwecke."

Die „Kraftfahrzeugtechnik" stellt fest: „Beim direkten Vergleich ist das bessere Ansprechen der Telegabel an der TS 250/1 im Gegensatz zur TS 250 deutlich zu spüren."

Und „Der Deutsche Straßenverkehr" urteilt: „Mit dem Einsatz einer neuen Vorderradgabel hatten wir eigentlich nicht gerechnet, schien uns doch der von der bisherigen TS-Gabel gebotene Federungskomfort kaum noch verbesserungsfähig. Doch obwohl es beim superlangen Federweg von 185 mm blieb, gelang es MZ, mit der Leichtmetall-Teleskopgabel-Konstruktion das Federungsverhalten im Detail noch zu optimieren."

Zum 18"-Vorderrad äußerten sich die Zeitschriften ebenfalls. „Motor Cycle": „Der Durchmesser des Vorderrades ist auf 18 Zoll erhöht, wenngleich – seltsam genug – das Hinterrad bei 16 Zoll geblieben ist."

„Motor Cycle Mechanics": „Mit ihrem größeren Vorderrad ist die TS/1 stabil, bleibt jedoch leicht genug, um durch S-Kurven mit minimaler Anstrengung zu flitzen."

„Kraftfahrzeugtechnik": „Die Richtungsstabili-

tät hat sich durch den Einsatz des 18"-Vorderrades weiter verbessert."

„Straßenverkehr": „Das größere Rad läuft flatterfreier und überrollt kleinere Bodenunebenheiten mit geringer ‚Hoppelei'." Bis dahin stimmen die Meinungen weitgehend überein. Doch nun folgen unterschiedliche Urteile zu Bremsen und Reifen.

Beide englischen Testberichte äußern sich unzufrieden über Bremsen und Reifen. „Motor Cycle" spricht von „offensichtlich geringer Bremsverzögerung" und empfiehlt kurzweg britische Reifen, während „Motor Cycle Mechanics" die Bremsen als „starke Enttäuschung" bezeichnet und ebenfalls nur britische Reifen anerkennt. „KFZ-Technik" schreibt: „So minimal die Veränderung der Bremsen auch sein mag, ... die Wirkung erweist sich als beträchtlich." Die scharfe Reifenkritik wird mit folgendem Hinweis abgeschlossen: „Hier geht es um aktive Fahrsicherheit, und die sicherlich vorhandenen Schwierigkeiten dürfen einfach nicht hingenommen werden." Im „Straßenverkehr" war zu lesen: „Wir konnten uns über die Bremswirkung beider Bremsen nicht beklagen." Aber es folgt dann auch gleich die Empfehlung, „auf dieser Sicherheitsstrecke mit am sprichwörtlichen Ball zu bleiben". Es wird bescheinigt, daß „die Bodenhaftung des Hinterradreifens bei Schräglage gewonnen" hat ...

Meinungen über Motor und Getriebe

Bob Currie meint eingangs seiner Motorbetrachtungen in „Motor Cycle", daß es „einige sehr kluge Leute dort in Zschopau gibt, und es liegt ihnen nicht, an einer Konstruktion nur so herumzutändeln". Das neue Fünfganggetriebe sei ein „wichtiger Schritt vorwärts". Er erkennt an, daß die MZ-Ingenieure keinen Versuch gemacht haben, noch mehr Leistung herauszuholen, weil die „ausreicht, um den Erfordernissen der meisten Kunden gerecht zu werden, und womit die MZ zu ihrem Recht kommt, das ist die Leistung im mittleren Bereich". Weiter in „Motor Cycle": „Der größte Auspuff im Geschäft? Könnte sein – aber er ist wirkungsvoll. Nicht mehr als ein angenehmes Brummen geht von seinem Ende aus, selbst wenn sich die Maschine abquälen muß. Auch sind hohe Noten für die geräuschdämpfenden Gummis zu geben, die jetzt am Zylinderdeckel und den Kühlrippen angebracht sind und welche das mechanische Geräuschkonzert auf ein Pianissimo verminließen."

In „Motor Cycle Mechanics" befaßt sich Bob Goddard sehr eingehend mit dem gesamten Triebwerk, und die Redaktion hat, ebenso wie „Motor Cycle", eigene Messungen durchgeführt. Nur einige Sätze seien hier zitiert: „... ist die Schaltung sehr verbessert. Die Gänge sind ideal abgestuft, wie unser Stufendiagramm zeigt, so daß der Fahrer vollen Gebrauch von der Leistung, die das Rad hergibt, durch Schalten aus dem schonenden Leistungsbereich eines Ganges in die Spitzenleistung des nächsten Ganges machen kann."

In der „KFZ-Technik" war in der umfangreichen Beurteilung von Motor und Getriebe u. a. zu lesen: „Das Fünfganggetriebe wiederum hat einen kaum für möglich gehaltenen Einfluß auf das Temperament der Maschine. Es vermittelt den Eindruck, als sei der Motor nicht nur drehfreudiger, sondern auch leistungsstärker und zwar ganz beträchtlich. – Das Getriebe schaltet sich leichter und exakter."

Im „Straßenverkehr" wird von zwei Kolbenklemmern während der Einfahrzeit beim Gaswegnehmen nach Vollgasspurts berichtet. Zum Fünfganggetriebe hieß es: „Einen so spürbaren Temperamentszuwachs dank des 5-Gang-Getriebes hatten wir nicht erwartet. Nicht minder beeindruckte uns, wie leicht und leise sich die Getriebestufen ‚einfädeln' ließen."

Das Elektrik-Kapitel

„Motor Cycle" stellt lakonisch fest: „Es war erstaunlich festzustellen, daß die elektrische Anlage noch ein 6-Volt- und kein 12-Volt-System war." Weiterhin wird der markante und große Scheinwerfer benannt, und die Blinkleuchten-Anzeige wird lobend erwähnt. „Motor Cycle Mechanics" kritisiert die Anlage als „dürftig und einfach", meint jedoch: „Der Scheinwerferstrahl war für die Leistung des Rades ungefähr richtig und gab ein angemessenes Licht." Es wird festgestellt, daß die Maschinen keinen elektrischen Anlasser besitzt.

„KFZ-Technik" und „Straßenverkehr" hatten mit ihren aus der Nullserie entstammenden Testmotorrädern zunächst bei Nässeeinwirkung diverse Probleme mit Zündaussetzern, verweisen aber auf den nun in der Serienfertigung verwendeten Kerzenstecker mit Wasserabschirmung durch Silikongummi. Im „Straßenverkehr" wird das Scheinwerferlicht als „vorbildlich hell" bezeichnet.

Selbstverständlichkeiten? Nicht überall ...

Es ist verständlich, daß sich nicht jede Zeitschrift zu allen Details äußert. Die englischen Journalisten erwähnen gelegentlich bestimmte Einzelheiten, die den seit Jahren vor allem mit MZ-Motorrädern vertrauten DDR-Journalisten schon fast selbstverständlich erscheinen.

So sprechen sowohl Bob Currie wie auch Bob Goddard sehr ausführlich und lobend von dem zur Serienausstattung gehörenden Werkzeug und Zubehör. Goddard schreibt sogar vom „vielleicht umfassendsten Werkzeugbehälter, mit dem je ein Rad ausgerüstet wurde". Er schreibt weiter in „Motor Cycle Mechanics": „Andere Merkmale der MZ, die den gesunden Menschenverstand der Konstruktion widerspiegelt, sind der Spiegel am Lenkerende, der genau an der richtigen Stelle für den besten Rückblick angebracht ist, sowie der vollkommen abgeschlossene Kettenschutz." Auch Bob Currie erwähnt, „obwohl es die meisten Leute bereits wissen", in „Motor Cycle" noch einmal ausdrücklich die Vorzüge des MZ-Kettenschutzes.

Interessant auch die Feststellung von Bob Goddard: „Wo die japanischen Hersteller entschieden von MZ lernen können, das ist die Qualität der Verarbeitung. Das Schweißen erfolgte sauber und fehlerfrei, die Verchromung zeigte keine Rostschäden trotz der nassen und salzigen Straßenverhältnisse während des Tests, und die Lackschicht war dicht und haltbar."

Schlußpunkte ...

Zitiert sei abschließend aus den Schlußbetrachtungen der vier MZ-Testberichte:

„Motor Cycle": „Immer bereit und einsatzfähig, ganz zuverlässig, ist die MZ 250 ein Rad, das längst für sich ein treues Gefolge gefunden hat. Wenn einmal die TS 250/1 Fünfgang bekannt ist, dann wird jene Menge Leute größer und noch treuer werden."

„Motor Cycle Mechanics": „Sie hat nicht die hohe Leistung der japanischen Sportmaschinen oder deren rassiges Aussehen, aber hinsichtlich der Haltbarkeit und praktischer Verwendbarkeit ist die MZ (folgt Preisangabe) ein besserer Kauf."

„KFZ-Technik": „Gemessen an der Forderung, die neuesten Erkenntnisse zu überführen, hat das VEB Motorradwerk Zschopau mit dem Schritt zur TS 250/1 wiederum einen Anerkennungserfolg zu verbuchen."

„Der Deutsche Straßenverkehr": „Mit der TS 250/1 unterwegs zu sein, erwies sich für uns immer wieder als eine erfreuliche Sache. – Sie war rundherum zuverlässig und ist ohne jeden Zweifel die spurtschnellste, kletterfreudigste und kräftigste 250er, die MZ auf die Räder gestellt hat."

... und Fazit

Das Fazit für die jounalistische Seite dieses Vergleiches: Obwohl Currie und Goddard für ihre laufend erscheinenden Testberichte sicher mehr aus der Fahrpraxis gewonnene Eindrücke mit anderen ausländischen Fabrikaten zum Vergleich heranziehen können als unsere Fachzeitschriften, sind die Auffassungen über die TS 250/1 dennoch in fast allen wichtigen Punkten übereinstimmend.

Die Bilanz auf technischem Gebiet läßt aus den vier Testberichten folgende Grundsätze für die weitere Entwicklung bei MZ ableiten: Zuverlässigkeit, Haltbarkeit und vielseitige Verwendbarkeit sollten weiterhin die Hauptforderungen an unsere MZ-Motorräder sein. Hier gilt es einen hervorragenden Ruf zu verteidigen. Wichtige Probleme auf dem Gebiet der Weiterentwicklung von Bremsen, Reifen und Elektrik müssen unter Mitwirkung der Zulieferindustrie gelöst werden, damit MZ in jeder Hinsicht auch in Zukunft den Vergleich mit ausländischen Fabrikaten nicht zu scheuen braucht.

H.-D. B.

DER DEUTSCHE

Straßenverkehr

12130 31433 K/H 3
N 6 Häßler Klaus
8255 No. Str.d.Friedens 8